



FRA SKUR TIL UDFLUGTSVOGN

1. del

Tekst og fotos af Arne Jørgensen

Rundt omkring på bl.a. Lolland kan man stadig finde bygninger, hvor en eller anden detalje fanger øjet og derfor må studeres nøjere. Jo, det er et forhenværende jernbanekøretøj, som med nyt tag, ændrede vinduer og diverse ombygninger, har fundet ny anvendelse og derfor er bevaret i en eller anden forfatning. Det er guf for en jernbanetosse, hvor stammer dette eksemplar fra og hvad er historien. Hvis man så også er aktiv ved en veteranbane, kommer straks den næste skøre tanke: „Det kunne være sjovt at få den ud at køre igen“. Nå, som regel er folk jo glade for deres sommerhus så det bliver indtil videre stående hvor det står.

Hos Steen's planteskole i Nørreballe stod netop en sådan vogn, en meget stor træbeklædt vogn, og ganske synlig fra vejen så det var ikke noget overraskende fund der var gjort.

Men til en forandring ville ejeren gerne af med vognen, hvorfor han meget betænksomt en sommerdag i 1995, henvendte sig til Museumsbanen, som straks udsendte folk for at se på sagen. Ja, den var godt nok noget større end de vogne vi plejer at tøffe rundt med. Der var indvendig ikke meget tilbage af interiør og stort set alle skillevægge fjernet, ligesom dele af loft og vægbeklæd-

ningen manglede. Men rester af køkken-skabe, gasblus, hjemmelavede reoler, diverse gryder, pletter og affald fuldendte synet af forfald. Udvendig var samtlige vinduer erstattet af hjemmelavede vinduesrammer og en del af sidebeklædningen var erstattet af finerplader, men taget så da rimeligt ud. Vognen var hensynsfuldt nok placeret direkte oven på jorden. Nå ja, alt det der normalt er placeret mellem skinnerne og vogn gulvet manglede selvfølgelig, så det var umuligt at komme til at vurdere noget som helst om undervognens ramme og undergulvets tilstand, men der voksede da ikke træer inde i

vognen. Hvad hulen skulle vi med sådan et afrakket skrummel af en vogn? Vores udflugtsvogn Uc 2 har gjort det godt i mange år, men har kun plads til 26 personer, så en fremsynet sjæl mente, at her var vores nye udflugtsvogn til 50 personer. Han var heller ikke rigtig klog! Så vi sagde ja tak til Steen.

Ved nærmere eftersyn samt forespørgsel til bl.a. Tom Lauridsen viste det sig, at vognen var tidligere 2-3 kl. personvogn LJ Bc18, som efter udrangering solgtes til sommerhus og senere anvendtes som spejderhytte på samme sted. Vognen havde 2 søskende, LJ Ca 16 som nu kører hos Mariager Handest

Venstre side:

LJ Bc 18 som den tog sig ud som sommerhus ved Steens's planteskole i Nørreballe i 1995.....

..... og som færdig istandsat udflugtsvogn i Grænge efter 6 års slid. (foto: Eilif Tambour)

Højre side

Flytningen af LJ Bc 18 blev klaret med hjælp fra Nakskov Kranudlejning, og det lykkedes at flytte hele vognkassen i et stykke. Nørreballe 1995.



og nr. 17 som stadig er spejderhytte ved Bursø udenfor Maribo.

Nu var vi så blevet ejere af et 20 m langt og ca. 30 tons tungt monstrum, som bare skulle flyttes ca. 15 km! Vores gode venner hos Nakskov Kranudlejning blev kontaktet og mente, at det kunne vi nok finde ud af. Det mente de stadig efter at have set nærmere på genstanden, men nu ikke med den helt samme overbevisning i stemmen. Vi måtte så ud og fjerne de værste vækster omkring vognen og rydde lidt op, så køretøjet der skulle transportere kunne komme ind på den lille grussti/vej og så nær på som muligt. Den store dag oprandt, og vi ventede spændt på at Nakskov Kranudlejning skulle dukke op, hvilket de gjorde til aftalt tid. En stor lastbil, med en næsten lige så stor kran og med en lang sættevogn bagpå, efterfulgt af en velvoksen mobilkran, dukkede op og blev efter lidt jonglering ledt på plads ved vognkassen. Efter lidt snakken frem og tilbage blev løftestropper og kæder anbragt på strategiske punkter og ophængt i hhv. lastbilkransens krog og i mobilkransens krog. Så langt så godt. Hvad vil der ske når begge lægger kræfterne i? Klapper taget op og siderne sammen, eller kommer rammen op gennem gulvet? Så nu skal beslutningen tages, og begge kraner strammer kæderne. Det knirker og knager og vognen løfter sig langsomt i den ene ende, nemlig den store kran. Lastbilen brummer, men der sker ikke rigtig noget. Så må bilen flyttes en smule tættere på og denne gang løfter hele vognen sig fra jorden og forbliver i et helt stykke. Langsomt, meget langsomt, bevæger den sig nu hen mod sættevognen med sine høje bæreeåg. Begge kraner må yde deres yderste, mobilkranen pga. dens ikke optimale placering umuliggjort af de lokale elledninger, der hænger langs stien.

Til sidst står vognkassen godt placeret på sættevognen og det er tid til en forfriskning. Da vognen rager noget op mod himlen, forespørger jeg om muligheden for at komme under jernbaneviadukten i Maribo hvis højde jeg aflæste på vej hertil. Så måtte chaufføren have fat i mobiltelefonen og i chefen, og

den efterfølgende ordveksling egner sig ikke til gengivelse. Da chaufføren var blevet genansat for 3. gang under samtalen, blev vi på stedet enige om at prøve en omvej, som alle mente var uden viadukter. Om elselskabet havde ophængt ledninger i minimumshøjde måtte undersøges undervejs.

Kortegen bestående af en nu ca. 27 m lang lastbil, en tilkommende kollega med samme bilstørrelse, en mobilkran og undertegnede lille Nissan satte i gang ad de små veje, først mod Maribo, så tilbage mod Bandholm over Hunseby og Skelstrup og ind i den modsatte ende af Maribo til remisen. Langsomt men sikkert og heldigvis uden problemer.

Kort tid efter ankomst stod vognkassen placeret på to diplorier. Vognen var hjemme igen, og nu manglede blot resten!

De forberedende øvelser

En væsentlig ting for at en jernbanevogn er velegnet til sit formål er, at den har solid forbindelse til skinnelegemet, og som nævnt manglede netop denne vigtige detalje. Vi manglede 2 boggyer og helst træboggyer som

hører til denne vogntype. Vi havde ikke nogen på lager og tilsyneladende var der ingen ledige på markedet. Der blev så mulighed for at overtage LJs udrangerede kedelvogn, hvor vi især var interesserede i dampvarmeaggregatet fra vognen, for at kunne indbygge dette i en passende godsvogn og derved levere varme til dieseltrukne tog. Kedelvognen blev derfor ophugget og en del reservedele indvundet, bla. 2 stålbooggyer. Så burde problemet med boggyer jo være løst. Det viste sig så desværre efter mere nøjagtige opmålinger, at lige meget hvad vi fandt på af geniale forslag ville det ikke kunne lade sig gøre, bl.a. ville vognen blive alt for høj.

Øv, øv og tre gange øv, nu troede vi lige! En ny omgang forespørgsler og efterlysninger indenfor jernbaneklubberne gav til sidst resultat, idet der på DJKs „oplagsplads“ ved Marslev station på Fyn stod en stor åben godsvogn belæsset i to etager med bla. træboggyer og hjulsæt. En ekspedition blev klargjort med det nødvendige udstyr for en rejse til dette ukendte sted på en fremmed ø. 4 vovehalse drog afsted og fandt dette øde sted langt uden for lands lov og ret. Rigtignok fandtes en større samling jernbanemateriel,





Vel ankommet til Maribo, kunne LJM9 skubbe LJ Bc 18's vognkasse placeret på to diplomier in på MBJ's areal.

noget mere spændende end andet, og vognen med bogier var der også og blev straks entret og taget i nærmere øjesyn. Ud af disse bogier og løse hjulsæt ville vi med stor sandsynlighed kunne lave brugbare hjulsæt til vores vogn. Dagen var reddet. Jo, så stod der for resten en lille Qa-vogn, som så nuttet ud og meget ensom, og som ville passe helt fint til Museumsbanens øvrige vogne. Den er netop i sommer ankommet på blok-vogn til Maribo. På hjemvejen aflagdes besøg hos vore trosfæller på sydkysten af øen, hvor vi blev modtaget godt og fik forevist materiel og remise m.m. og over kaffen fik udvekslet de nyeste røverhistorier og rygter.

En efterfølgende større materielrokade mellem landsdelene gjorde det muligt at få

boggie-godsvognen transporteret. Museumsbanens andel i dette store arrangement blev aftalt til, at vi med Frichs diesellokomotivet LJM9 skulle transportere materiel på Sjællandssiden. Som sagt så gjort. M9 kørte fra Maribo til Korsør og her stod som planlagt et større tog bestående af 5 vogne incl. vore bogier. Efter alle de nødvendige forberedende øvelser var der afgang, og mon ikke M9 måtte arbejde for sagen. Det var godt nok også 5 store og tunge vogne plus vor medbragte bremsegodsvogn. Et par tekniske lokomotivproblemer måtte løses under kørslen, og om det var pga. motorens høje temperatur, at vi havde sved på panden huskes ikke, men problemerne løstes, og toget fortsatte uden at genere den øvrige

trafik til Roskilde. Her havde rygter om vor kommen åbenbart spredt sig til jernbane-fotograferne, for disse stod pænt fordelt både før og på selve banegården. Jamen, det var da også en begivenhed. Kort tid efter ankomst passerede vi og de opstillede fotograf af et af disse sorte røgdudspyende uhyrer. Så var det derfor de fleste af fotografene stod med ryggen til, da vi ankom. Nu var det så tid til at besøge stationsgrillen, troede jeg. Det troede jeg også de andre steder, hvor der på turen var indlagt stop, men de der grønne lamper bestemmer jo hele tiden, køreplan eller ej. Mine kolleger på turen kunne ikke tåle at se mig lide, eller også var det mit sultne blik og delte velvilligt ud af deres overskudsmadder. Hurtigt videre til Hvalsø, hvor D-maskine gruppen skulle have en stor del af det transporterede materiel placeret. Herfra gik turen så tilbage mod Maribo, nu kun med en ladning bogier på slæb. Endnu en lang dag i Museumsbanens tjeneste var slut, men sikken dejlig dag.

Istandsættelsen

En nærmere inspektion og vurdering af godsvognens last var nu mulig efter, at bogierne var læsset af. Godsvognen var nu også meget spændende, en lang boggievogn og i rimelig stand. Nej, der var i forvejen nok at se til og opgaver at tage fat på, så ved en passende lejlighed kørtes den til Gedser. Nu blev Rom jo ikke brygget på en dag, og som sædvanlig ved Museumsbanen havde man gang i en række opgaver på driftsmateriellet og 117 andre gøremål, som alle tager tid, megen tid. Så vognkassen fik lov at stå i fred og ro, pænt dækket over med presenninger og måtte vente på bedre tider.

Museumsbanen havde på det tidspunkt gang i projektet omkring renoveringen af



Samling af bogie i remisen i Maribo i 1999. Fra venstre ses tre af deltagerne i arbejds holdet Poul Larsen, Finn Madsen og Johan Siftar.

Bandholm station, som tidligere omtalt i Jernbanen, og havde derigennem god kontakt til Maribo kommune. Et halvt års tid efter afslutningen af dette projekt, hviskedes vi i ørerne, at der var nogle restmidler fra EU's mål 3 pulje, som kunne søges. Ansøgningen med budgetter mv. skulle blot ligge klar om 14 dage. Det nåede vi, men det var hårdt og intenst arbejde, for vi havde jo ikke nogen færdig plan liggende i skuffen, så ideer og forslag skulle harmoniseres med regler og betingelser for at opnå tilskud.

Stolte var vi så da vi fik positivt svar på ansøgningen. Projektet var et 11 måneders „uddannelsesprojekt“ for ledige, baseret omkring remisen i Maribo, og selvfølgelig, når det nævnes her, var istandsættelsen af Bc18 en del af dette. Håbet var, at man inden for tidsrammen, kunne nå at gøre tag og vognsider i orden, så vognen var „tæt“ og at der kom boggiere under vognen. De øvrige opgaver kort beskrevet var åbning i sommer-sæsonen af remiseområdet for betalende besøgende, istandsættelse af porte og vinduer herover, samt kalkning af remisens indvendige vægge, samt en tiltrængt forskønnelse af udenomsarealerne og en totalrenovering af drejeskive og brændeskur.

To daglige arbejdsledere/undervisere ansattes via Maribo kommune således at Finn Madsen startede og kørte første halvdel af perioden og undertegnede tog over den sidste halvdel. Begge har mangeårig tilknytning til Museumsbanen og dermed kendskab til de mange specielle opgaver der ventede forude. 5 ledige i aktivering skulle udgøre det daglige hold, og 1. februar 2000 gik så startskuddet.

På egne hjul

Først og fremmest var det vigtigt at vognen kom på egne hjul, så Lollandsbanens værk-mester aflagde besøg for at besigtige og vurdere boggiere og vognkasse inden adskillelse, så der kunne blive sagt god for det videre arbejde efter vore planer. Efter ca. en uge var nogle af de lovede deltagere tilknyttet projektet og startet. Den første boggie kunne nu adskilles, og efter kun 3 dage var alt skilt ad. Herefter skulle alle dele afrensnes for rust og skidt, og trædele afslibes for maling, så eventuelle revner m.v. kunne synliggøres.

Der blev så bestilt nyt egetræ til udskiftning af dårligt træ, og så snart dette kunne hentes, gik folkene med krum hals og stor entusiasme i gang med tidvannelse, dvs. udskæring af faconer og div. tapper og taphuller, samt boring af huller. Samtidig var andre i gang med at tilpasse lejer til hjulene. Dette er et arbejde, der kræver stor tålmodighed og som tager tid med en lejeskraber og mærkeblåt. Diverse metaldele skulle nu grundes og males, ligesom trævanger indsmurtes i træbeskyttelsesmidler og efterfølgende maling. 3 uger inde i forløbet var alle deltagere nu tilknyttet, og undertegnede gæsteforelæste om klubben og dens mange fortræffeligheder, hvorefter der kørtes tog til Bandholm, både for at få et syn på strækningen, men også for at hilse på „kollegerne“



Det nye bremsesystem monteret på Bc 18's undervogn.

på Bandholm station (kommunen/banen havde fortsat 2 ledige beskæftiget i en periode efter Bandholmprojektets slutning). De sidste smådele, f.eks. bremsedelene, kunne nu færdigmonteres, og selvom monteringen af midterbjælken med de tilhørende fjedre gav nogen sved på panden, lykkedes det at færdiggøre den første boggie.

LJs værk-mester kiggede forbi og var tilfreds med det på kun 3 uger udførte arbejde. Jamen så var det bare i gang med den næste på stort set samme måde. Samtidig med arbejdet på boggie nr. 2 påbegyndtes afmontering af resterne fra afstivningsbardunerne under vognen, som var skåret brutalt af med skærebrænder, da vognen blev udrangeret. Flere dages forsøg på med større og større hammere, fastnøgler og forlængere, trykluff-hammere, rustopløser og et utal af gode ideer, at løsne og udtage diverse bolte i bardunbefæstigelse forløb uden nævneværdigt held. Nu måtte det grove og ufejlbarlige værktøj tages i brug: nemlig den store skærebrænder. Megen ild og tørt træ er ikke den bedste kombination, så store sikkerhedsforanstaltninger måtte træffes. Ved hjælp af denne megen varme og hydrauliske donkrafte lykkedes det til sidst at få alle genstridige bolte udtaget. Samtidig blev der skåret huller i vogngulvet for at kunne udtage gamle bolte til beslag for centertapper og for efterfølgende at kunne montere andre centertapper. Hertil blev der drejet diverse nye bolte ved hjælp af banens trofaste drejebænk. Nye barduner med tilhørende stivere var i mellemtiden leveret fra en lokal maskinfabrik, og tilpasning og montering af disse kunne straks påbegyndes. Undervognen hvor boggiere skulle sidde fik hhv. træbeskyttelse og maling, og centertappene kunne nu monteres.

Det var blevet midt i april og nu var boggie nr. 2 også færdig. På trods af et par udskiftninger af deltagere af forskellige årsager og derved ikke altid fuldtallig arbejdsstyrke, var man også gået i gang med at renovere

drejeskiven ved remisen, så kom ikke og sig at ledige nødvendigvis er dovne. Her er der stor entusiasme og vilje og et godt sammenhold. Nye pufferplanker skulle fremstilles og monteres, og det leverede egetræ hertil tilpasses med huller og udskæringer, nøjagtig som de gamle afmonterede så ud, selvfølgelig uden disses dårligdomme. Det var nu tid til at påbegynde klargøring af remisens og området til at kunne modtage besøgende (disse opgaver springer vi let og elegant henover her) så indsatsen på Bc 18 måtte drosles ned. Trods dette monteredes pufferplanker i begge ender, og en renovering og efterfølgende montering af puffer blev udført.

Efter noget tilpasning kunne den gennemgående trækstang incl. fjedre monteres. Det var nu tid til at vognkassen skulle løftes og for at have en stabil løfteplads til løftebukkene var disse placeret på dertil indkøbte tykke jernplader lagt på et med garanti stabilt underlag. Mange tons hængende 1,5 m oppe i luften er ikke noget at spøge med, så med stor forsigtighed og mange armkræfter til de manuelle løftehåndtag på løftebukkene, lykkedes det at placere vognkassen på begge boggiere. Nøjagtig 4 måneder var nu gået og Bc 18 var atter på egne hjul. En stor dag for os alle. Herefter kunne vognkassens længdevanger endeligt rettes op ved hjælp af de monterede barduner.

Efter planen overtog undertegnede i begyndelsen af juli måned den daglige arbejdsledelse. I hele juni måned var arbejdet på Bc 18 indstillet p.g.a. de planlagte opgaver op til åbningen for besøgende i remisen, samt de andre opgaver på - og i remisen med istandsættelse af bla. porte og vinduer over disse, samt kalkning af hele remisens indvendig. I samme periode ankom dog de ca. 125 bestilte nye teaktræsbrædder til erstatning for de ødelagte eller manglende sidebeklædningsbrædder - pris ca. 200 kr.pr.stk. !!!

(fortsættes i næste nummer)