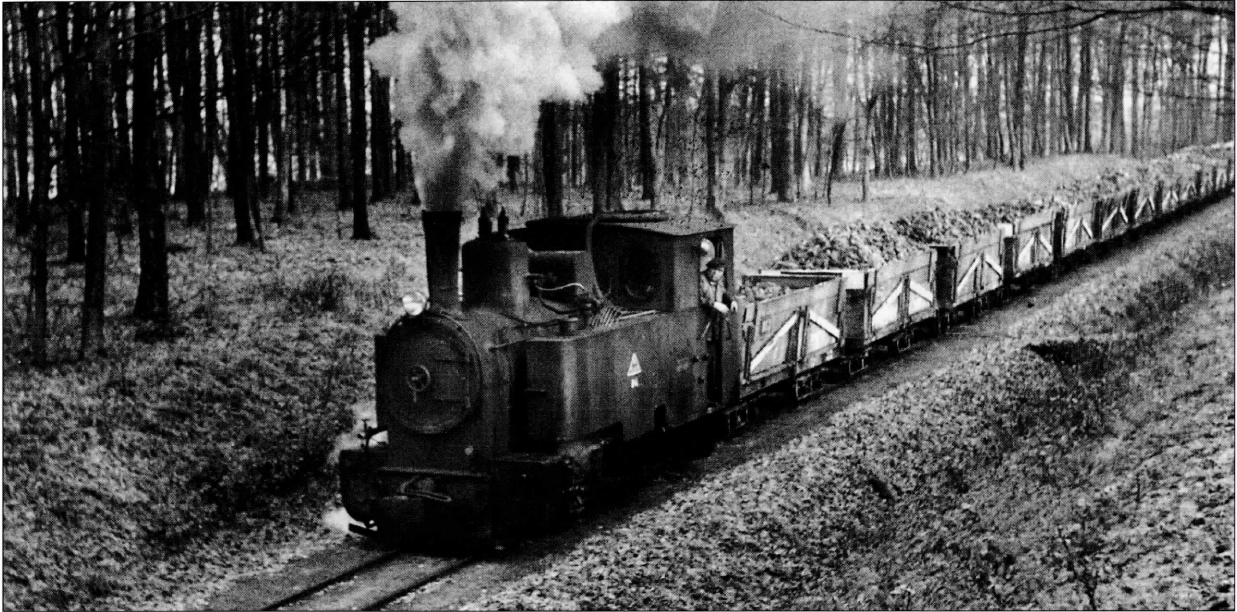


Store forhold på små hjul.



Mange lolliker husker vel endnu et karakteristisk islæt i roekampagnen. Et lille lokomotiv tøffende i mageligt tempo i vejrabatten med en lang række små vogne toplæsede med roer på vej mod fabrikken.

Man skulle dog ikke lade sig narre af de små lokomotiver og vogne og smalle spor, for det var landets langt største privatbane, hvad angår transportmængde og sporlængde. Alene i Sakskøbing var der i kampagnen ca. 150 mennesker i arbejde på banen.

Det store behov for arbejdskraft gjorde, at banerne ikke i længden kunne leve op til nye tiders effektivitetskrav, og i midten af 60'erne blev det hele nedlagt.

Jeg kom til byen i 1960 og lærte hurtigt den daværende forvalter Erik Clausen at kende.

Da han vidste, at jeg havde lært at køre damplokomotiv på veteranbanerne, bad han mig ofte om at køre, når det kneb, særlig i weekenderne.

På den måde fik jeg et godt førstehånds kendskab til dagligdagen på denne arbejdsplads, og derfor er dette en beretning om, hvordan jeg husker det.

Tekniske og statistiske detaljer kan man også finde andetsteds.

Lad os da prøve at følge en typisk arbejdsdag fra tidlig morgen.

Hvis maskinen ikke lige havde været ude at køre og står kold i remisen, forestår der et længere arbejde.

Først sørger man for vand i kedlen, og så fyres der op med spildolieklude og pindebrænde. Derefter mindre og siden større kulstykker.

Hvert lokomotiv havde sin personlighed og skulle have fyret lagt på sin egen måde.

Når der var god tid, kunne man slappe lidt af og spise den medbragte morgenmad.

Opvarmningen skulle ske langsomt for at undgå skadelige temperaturspændinger.

Hele processen tog over et par timer, og i ventetiden smurte man trækstænger og dampmaskineri.

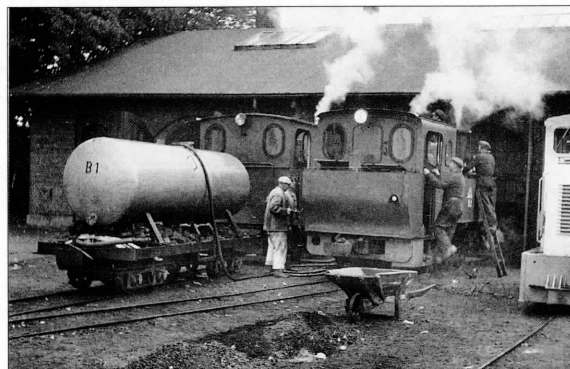
Der var utrolig mange smøresteder, man skulle huske.

Slidte lejer skulle justeres, og maskinen skulle puds af for det værste skidt.

Vandkasserne skulle fyldes helt op.

Når manometeret viste tryk – visernålen var ”gået hjemmefra”, satte man blæseren på. Det var en lille dampudledning i skorstenen, som gav kunstigt træk til fyret, som også skulle holdes ved lige hele tiden.

Med blæseren sat til, steg trykket hurtigt, og snart kunne man forlade remisen.



Klargøring ved remisen.

I mellemtiden var togføreren ankommet med sine papirer, som viste, hvilken vognstamme, man skulle hente, og hvor de enkelte vogne skulle afleveres.

Han var turens kontorchef og hjalp også til med rangering o.s.v.

Skulle man på en længere tur, koblede man en tankvogn med vand efter lokomotivet, og så gik turen til kulpladsen for at få fyldt op.



B.4 ved kulpladsen. Bemærk vandvognen.

Foran fabrikken var et vidtstrakt sporområde med mange lange vognstammer.

Togføreren udpegede den rigtige stamme, og på den sidste vogn satte han slutsignalet, kaldet "polakken", angiveligt fordi man førhen havde en polakdreng siddende der.

Den havde en lygte på enden af en lang stang, så det kunne ses fra lokomotivet, om man havde hele toget med.

Over radioen meldte man så klar til togledercentralen, som gav besked til signalpasseren i skuret ved Nykøbingvejs overkørsel.

Skulle man nordpå, kunne man bare fortsætte, men skulle man sydpå, bakkede man toget over Nykøbingvej og skiftede til det sydgående spor, som passerede vejen en gang til, ned under Lollandsbanen, forbi stadion og motorvejsviadukten.

Nok siger man, at Lolland er flad som en pandekage, men når man skal køre et langt tog med et lille lokomotiv, fandt man ud af noget ganske andet.

Man skulle kende strækningen godt for at vide, hvornår man kunne spare på kul og damp, og hvornår man skulle have buldre-fyr samt vand og tryk i top for at kunne klare den næste stigning. Der skulle spares på de dyre kul og ikke blæses unyttig energi ud gennem sikkerhedsventilen.



Men ikke alt kan forudses, og det skete, at en forvildet kvie stod midt på sporet uden lyst til at flytte sig. Så måtte togføreren ud og smide sten eller roer efter den.

Fløjten imponerede den ikke altid, men man kunne køre helt hen til den og åbne cylindrenes udblæsningshaner. Det gav nogle vældige dampskyer og et ordentlig hvæs. Det var som regel effektivt.



Slutsignalet "Polakken" sættes på plads.

Når man kørte ud, bestod togstammen dels af tomme vogne og dels vogne med afkogte roesnitte, som brugtes til kreaturfoder.

På læssepladserne var der små postkasser, hvori togføreren lagde sedler til landmændene med besked om, hvem der skulle modtage ladningerne.

Så indsamlede han dyrkernes sedler om, hvem der havde læstet hvilke vogne.

Dyrkerne var ofte interesserede i at aflevere så meget som muligt.

Vognene var beregnede til ca. 4 tons, men hvis man satte sten i klemme under sidefjælene og satte en rand af særlig lange roer på højkant hele vejen rundt, kunne man få plads til en ekstra ton.

Største toglængde var 33 vogne, og var de alle lastede på denne kunstfærdige måde, blev lokoførerens evner virkelig sat på prøve, særlig når nedfaldne blade og fugt gjorde skinnerne glatte. Man måtte da tage sandstrøapparatet i brug for at kunne få tag i skinnerne.

Specielt på de indre dele af spornettet var trafikken meget tæt.

Sikkerhedssystemet fungerede ved radiomeldinger til togledercentralen på bestemte steder f.ex. ved forgreninger og sidespor.

Man fik så at vide, om man kunne fortsætte eller afvente et modgående tog.

Når man for hjemgående sydfra kom til de gamle slambassiner kaldet "Mosen", skulle man advisere signalposten ved Nykøbingvej.

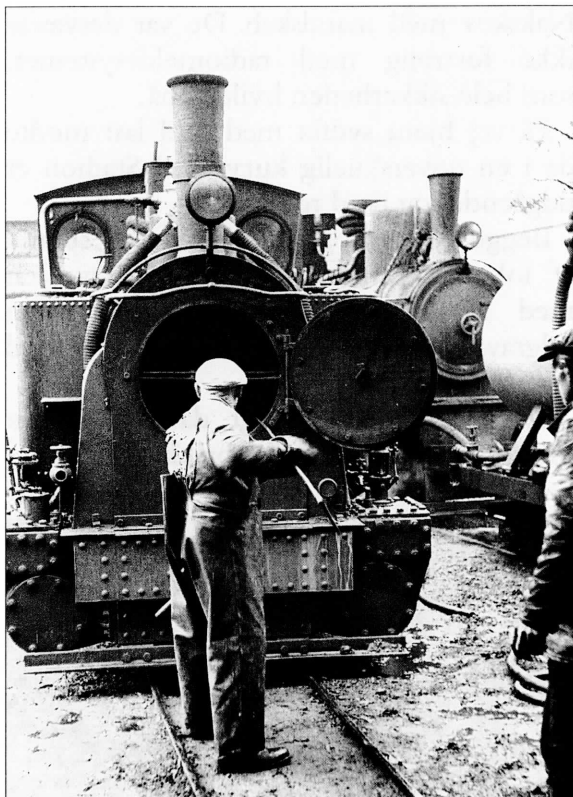
Der var en kraftig stigning op til vejen, og det kunne ske, at et tungt tog gik i stå midt på vejen og spærrede al trafik. Derfor bestemtes det, at store tog skulle deles og tages op ad to gange, men når det var mørkt, var der mange, som tog chancen alligevel.

Vel ankommet til fabrikspladsen satte man togstammen på et modtagelsesspor og kunne så køre til remisen.

Men først skulle askekassen tømmes og fyret dæmpes ved at skubbe kullene sammen og lukke luftklapperne.

Kedelrørene skulle renses med en meget lang stålbørste.

Kulsmuld i røgekammeret under skorstenen skulle skovles ud, og kedelvandet fyldes helt i top. Så var det hurtigt for næste hold at få maskinen køreklar igen.



D.a.7 får rensed kedelrør ved remisen.

I mellemtiden var vognstammen blevet hentet af en rangermaskine, vejmaskinen.

Vognene blev så vejjet enkeltvis og deres numre noteret, og derefter bakkede rangermaskinen dem til tippet.

En ad gange blev de så fastspændt hydraulisk, en sidevæg blev løsnet og vognen tippet, så lasten gled ned i svømmerenden.

En mindre del endte i en prøvespand og blev analyseret for sukkerindhold og jordprocent på laboratoriet lige ved. Det var ikke heldigt, hvis spanden kun indeholdt en stor sten.

Fabrikkens drift var meget afhængig af regelmæssige leverancer, så transportsikkerheden var af største betydning. Derfor var materiel og spor godt vedligeholdt.

Den intense trafik taget i betragtning, indtraf der da også kun få store uheld.

En mørk regnfuld aften var jeg med fuld last på vej til fabrikken fra Vignæs med D.a.7, en af de "brede".

Ved overskæringen ved Guldborgvej stoppede vi, og togføreren steg af med lykten for at stoppe vejtrafikken. Men pludselig fik vi et ordentlig puf bag fra, og maskinen gled på de våde skinner helt hen over vejen.

Det viste sig, at en koblingsbøjle var knækket, så den sidste del af toget trillede langsomt efter os. Vi kunne jo se lyset fra "polakken", så vi anede ikke uråd.

Men da vi standsede, ramte den løbske stamme os og skubbede os frem.

Hastigheden var dog så lav, at der ikke skete større skader på vognene end et par bøje-
de koblinger, så med forsigtighed kunne
vi liste os hjem.

Mange større gårde havde deres eget side-
spor. Det skete engang, at en lokomotivfø-
rer i mørket tog fejl af to nabogårde og
kørte rask ind ad det forkerte spor.

Desværre var det ganske kort, så det var
en meget fløv lokomotivfører, der over
radioen måtte fortælle, at efter en mindre
tur over brostenene stod han med næsen
ved et pæretræ midt på gårdspladsen.

De private spor yderst i nettet var som
regel i meget dårlig stand, lagt med spinkle
skinner, såkaldte spaghetti spor.

Engang skubbede vi en vognstamme hen-
over et sådant sporskifte. En låsebolt knæk-
kede, så skiftet lå helt løst. Det fordelte
vognene til hvilken side hver anden gang,
så der blev en rodet bunke af heldigvis
tomme vogne.

Man medførte altid donkrafte, løftestænger
og påsporingsplader, så efter en times
arbejde var alt i orden igen.

En anden gang kørte to tog lige efter hin-
anden. Det forreste havde besvær op ad en
stigning, så føreren på det bageste ville
hjælpe med at skubbe bagpå.

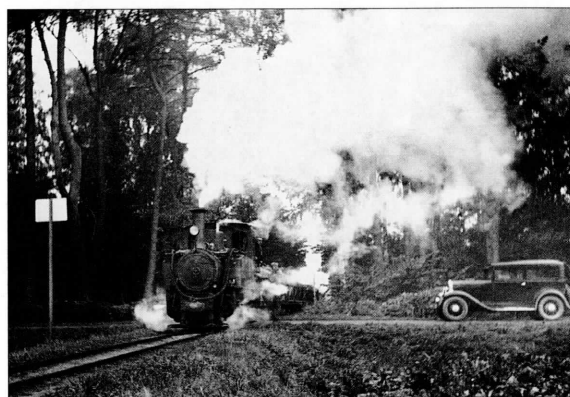
Da så han, at vognene foran begyndte at
løfte sig i vejret. Heldigvis var bogierne
fæstnet til vognene med ganske lange bol-
te, så de blev på sporet, og da han bremse-
de, sank vognene lige så stille ned på plads
igen uden afsporinger.

Noget værre var det dog engang, Sakskø-
bing havde lånt et stort diesellokomotiv fra
Nakskov med mandskab. De var desværre
ikke fortrolig med radiomeldesystemet,
som hele sikkerheden hvilede på.

På vej hjem sydfra med fuld last mødte
de i en uoverskuelig kurve ved Stadion et
udgående tog med roeaffald.

Begge parter slog bremserne i og sprang
af lokomotiverne, som tørnede sammen
med et brag. Kollisionsstedet lå i en
udgravning, som blev fyldt helt op med
knuste vogne og roer.

Det var meget uheldigt, da det var den
mest trafikerede linie til fabrikken.



B2 "den lange" passerer Nystedvej ved Reersø.

Sakskøbing rådede over to store diesel-elektriske 4-akslede maskiner fra Frichs og Kastrup og et noget mindre 3-akslet bygget på Nakskovs eget værksted.

Endvidere havde man tre små rangertraktorer fra Pedershåb med øgenavnene "Klædeskabet", "Soen" og "Føllet".

Af damplokomotiver havde man fire D.a-maskiner fra Henschel, nr. 1, 2, 4 og 7. Senere fik man en mere nr. 5 fra Nakskov, som hed "Kaiser Wilhelm".

Det var 4-akslede maskiner med rammerne udenfor hjulene. De kaldtes for de "brede".

B-maskinerne var fra Orenstein og Koppel. B1 og B3 havde tre drivaksler og kaldtes de "høje".

B2 havde desuden en lille efterløber under førerhuset og hed den "lange" eller "lange Maren".

B4 var en meget kraftig 4-akslet maskine, som var overtaget fra Gørlev.

Antallet af vogne er svært at opgive nøjagtigt, men det var ca. 1.500, hvoraf en mindre del var lukkede beregnede til transport af melis.

Det var så hele historien, men skulle man have lyst til at vide mere, er det først og fremmest Tom Lauritsens og John Poulsens bog "Roebanerne", Banebøgers forlag 1987.

Jeg kørte somme tider med som passager for at optage en 16 mm tone-farvefilm.

Det er desværre den eneste film i professionel kvalitet, som er blevet optaget specielt om roebanerne. Den kan fås overspillet til video.

En del materiel er heldigvis bevaret i mere eller mindre køreklar stand. Særlig Hedelands veteranbane bør nævnes.

Man har i den nedlagte store grusgrav ved Hedehusene, som nu er et fritidsområde, lavet en flere kilometer lang turistbane, som om sommeren trafikeres med både damp og diesel.

Materiellet er dog noget ombygget til det nye formål, men endnu kan man da opleve lyden af dampslag og lugte kulrøgen, så man kan fornemme lidt af den specielle stemning fra svundne tider.

Jørgen Hammer.