

To damplokomotiver

Da Asaabanen ikke var udstyret med drejeskiver fra begyndelsen hverken i Ørsø eller Asaa, besluttedes det at ombygge to af FFJ-banens langkroppe damplokomotiver. De to maskiner man valgte at ombygge var FFJ 6 og FFJ 7. Maskinerne var den eneste trækraft, der var "skræddersyet" til Asaabanen. I 1914 var FFJ 7 færdigbygget og indsattes på strækningen, året efter var FFJ 6 også klar til drift. Maskinerne var påbygget vandtanke, som sad ude på siderne af kedlen, og bag førerhuset var kulbeholderen anbragt. Maskinerne havde den egen-

skab, at de kørte lige så godt forlæns som baglæns, men nogle skønheder var de ikke. På billedet ses en af maskinerne forspændt et tog, som holder på Dronninglund station i et af banens første driftsår, klar til afgang mod Asaa.

Klædeskabet

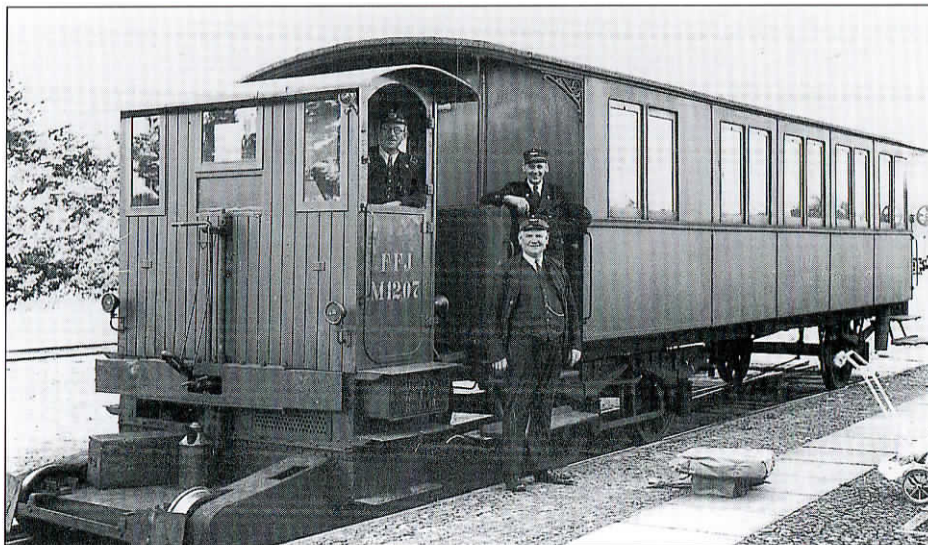
"Klædeskabet," "Primussen," eller "Fladbukken", Kært barn har mange navne. Den var et underligt misdannet skrummel af en rangertraktor med et førerhus så smalt, at en kraftig fører havde besvær nok med at lirke sig på plads derinde. Den var høj og kort,

højde 323 cm. længde 300 cm. Den var bygget hos Breuer i Tyskland i 1929. Efter anden verdenskrig ilagdes den en 6 cyl. 76 HK. Bedford lastvognsmotor, som gik på benzin. Hastigheden på køretøjet var kun 20 km. i timen. Utallige er de skrøner, der har gået om denne rangertraktor, en af de bedst kendte er nok den, hvor man oplever at se nogle passagerer springe af toget for at give sig til at plukke blomsterbuketter i banegrøften og derefter i løb atter at springe på toget.

"Primussen", som de lokale yndede at kalde den, kørte på Asaabanen i nogle år før og under næsten hele besættelsen. I slutningen af oktober 1944 stationeredes den i Sæby.

Fhv. lokomotivfører Willy Ladefoged fortæller her om, da han under krigen i en periode var forflyttet til Asaa og kørte med "Klædeskabet." Den havde tre gear og var udstyret med revers gear, så den kørte lige nemt begge veje. Men det var et ustabil "spøgelse", og så var den udstyret med et kædetræk, der raslede og larmede som bare pokker. Det ustabile lå i, at den næsten skulle repareres hver anden dag. Banen var uden tvivl en god kunde for mekaniker Nielsen i Asaa. Det oplevedes næsten, som om han evig og altid lå og rodede med det apparat. Efter tiden i Asaa kom den til at køre på Sæby station som rangertraktor, hvor den især brugtes meget





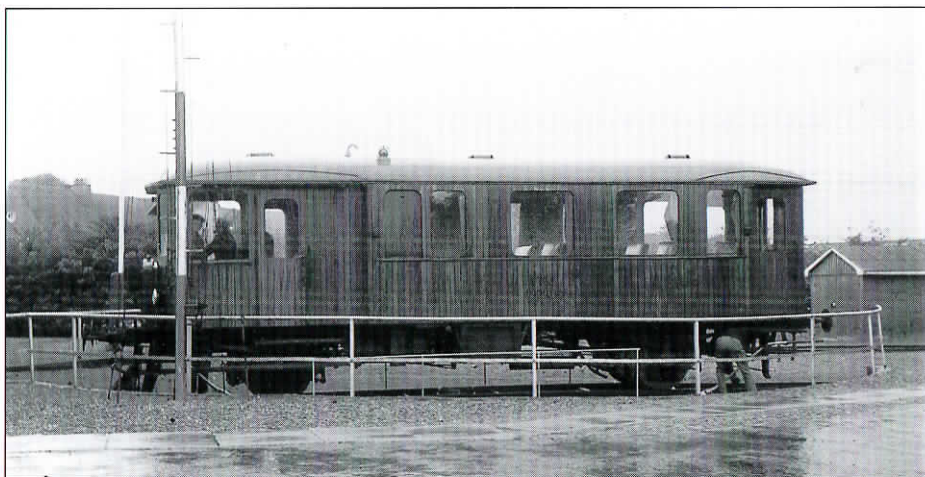
Her ses "Klædeskabet" påkoblet personvognen FFJ Cv 102, som var en treakslet kedelvogn. Denne oprangering var meget traditionel for Asaabanen i fyrrerne, billedet er taget i sommeren 1940.

på havnesporet. På det tidspunkt havde ingeniør William Bay foranstaltet, at der blev ilagt en Bedford motor. Det kan tilføjes, at "Klædeskabet" eksisterer endnu i bedste velgående, den erhvervedes af Dansk Jernbane-Klub og er hjemmehørende på Limfjordsbanen i Aalborg.

Det tog et stykke tid at komme ind i de specielle forhold på Asaabanen. Willy Ladefoged havde ikke kørt på Asaabanen ret længe, før følgende hændelse udspandt sig: "Jeg havde lige været i Ørsø, hvor jeg skulle krydse med tog fra både Aalborg og Sæby, På tilbagevejen til Asaa så jeg til min forbløffelse en kone, som stod

ude midt på skinnelægemet og viftede med armen, jeg fik taget holdt og spurgte, hvad der var på færde. Den lidt stramtandede kone svarede: "Du skulle have holdt, da du kørte til Ørsø." Jeg spurgte igen; "jamen hvor og hvorfor, her er jo ingen stoppested." Hun svarede; "du skulle have holdt der henne ved ejendommen," og hun fortsatte: "Kan du ikke se, at jeg har en avis i vinduet." Hun sluttede med at besvære sig over, at hun var nødt til at vente med at komme med til Aalborg til den følgende dag.

Jeg husker, jeg var lidt beklemmt ved situationen, jeg var jo endnu ikke helt dus med forretningsgangen på Asaabanen."



En af APB's Triangelmotorvogne er kørt på drejeskive. Drejeskiven i Asaa monteredes som brugt i driftsåret 1947-48. Slidt var den også, og værre blev det med årene. Som en medarbejder har udtrykt det: "Den var i de seneste år så slidt og leddeless, at det var et hårdt job at bakse den på plads."



"Klædeskabet" blev efter en "modernisering" i 1946 beklædt med stålplader. Det kørte også en del på havnesporet i Sæby.



Portør Mikkelsen som ses her ved Pakhuset i Sæby, benyttede ved flere lejligheder "Klædeskabets" førerhus som skomagerværksted, når børnenes sko skulle repareres.

Ved Sæbybanens lukning i 1968 solgtes motorvognen til Entreprenørfirmaet Meyer Anthonen i Aalborg til ophugning. Vognen, der da havde stået på Sæby Station på en lille rest spor af 15 meters længde, afbrændtes på stedet.⁷⁵

Klædeskabet

Rangertraktoren og »strækningsmaskinen« FFJ 1207 blev leveret af Breuer i 1929. I folkeviddet kaldtes den »Klædeskabet« og »Primussen«. 1207 havde oprindeligt teaktræsbeklædt førerhus. I 1946 udskiftedes træbeklædningen med stålbeklædning. Rangertraktoren fik siden ilagt en Bedford OLBD dieselmotor på 76 hk ved 3200 omdrejninger pr. minut.

Traktoren kunne køre den formidable fart af 20 km i timen, og i trediverne kørte den en del som strækningsmaskine på Asaabanen. I slutningen af halvtredserne og i nogle år frem i tresserne fungerede den som rangermaskine på Sæby Station, og på havnebanen. I de seneste år benyttedes den som rangermaskine på Fjerritslev Station



Rangertraktoren FFJ M 1207 i sin oprindelige skikkelse med teaktræsbeklædning.

Den første generations diesellokomotiver

I 1934 anskaffede FFJ to dieselelektriske motorlokomotiver (FFJ ML 1208 og 1209). Kønne kunne det næppe siges de var, som de fremstod i deres meget kantede design, men de var revolutionerende som trækraft ved fremføring af persontog, blandede tog og godstog.

«De firkantede Frichs'ere» var for privatbanerne tunge maskiner, der havde en tjenestevægt på 48 tons. Populære blev de på grund af deres gode trækraft. Utallige er de beretninger der er gået om, hvorledes man med disse motorlokomotiver kunne forcere store snemasser. Ved Aalborg Privatbaner var man stolte af disse »Frichs'ere«. Et af disse lokomotiver kom da også til i midten af trediverne at pryde forsiden af banernes reklamepjece »Vejen ad hvilken«, hvor de skulle hjælpe med til at stimulere rejselysten i det nordjyske.

FFJ ML 1208 var bygget af Frichs i Aarhus som byggenummer 201. Lokomotivet var forsynet med en 6 cylindret 410 hk motor, som via et dieselelektrisk system overførte trækraften til drivhjulene, der hver havde en diameter på 1200 mm. Tjenestevægten var på 48 tons.

FFJ ML 1209 var ligeledes bygget af Frichs i Aarhus og havde byggenummer 202. Lokomotivet var forsynet med en 450 hk motor. Yderligere specifikationer var som på ML 1208.

FFJ M 1210 byggedes af Triangel i Odense så sent som i 1937. Den blev bygget med 1929-modellen som forbillede. Allerede da den leveredes, var den af noget forældet konstruktion. Vognen var bygget med 38 siddepladser. Fra begyndelsen var den udstyret med en MAN benzinmotor, men i 1949 forsynedes den med en mere driftøkonomisk 6 cylindret Leyland dieselmotor på 125 hk. Af hensyn til vægtfordelingen blev den konstrueret treakslet med lænkeakslers under motordelen.

Motorvognen overlevede privatbanernes nedlæggelse og erhvervedes af Dansk Jernbaneklub. Vognen