

Tale af Sydjylland Veterantogs formand Lars Ole Hansen ved TKVJ nr. 12s genindvielse d. 9. juli 2016

For 100 år siden kom TKVJ nr. 12 til Danmark fra Schweiz hvor den var købt af Danmarks længste privat jernbane "Trolldhedebanen". Efter at den havde tilbagelagt lidt over en million km for banen blev den udrangeret i midten af 1950erne. Da den var den eneste af damplokomotiverne der havde trykluft bremse blev den ikke hugget op lige som de andre lokomotiver. Men i slutningen af 60erne skulle det så være slut, men en gruppe mænd ville det anderledes og stiftede Kolding Lokomotiv Klub og erhvervede TKVJ 12. Den første plan var at den lige skulle have nogle nye kedelrør og så var den kørende, men virkeligheden blev en anden og det viste sig at lokomotivet ikke var blevet vedligeholdt i den sidste tid ved Trolldhedebanen og alt hvad der kunne bevæge sig var slidt helt ned. Man begyndte så småt at skille maskinen ad og sprede delene ud over flere lagervogne og haller.

Først i midten af 80erne begyndte der at blive fremstillet nye deler og på et tidspunkt var det kun Hans Carlsen der arbejdede på forløberens dele. I 90erne blev der heldigvis indført efterløn og en række personer tog dette til sig, der blev lavet et torsdagshold som udelukkende arbejdede på 12eren. Her iblandt var flere dygtige maskinarbejdere, hvor nogle måske ikke var decideret tog nørder men gerne ville holde deres håndværk ved lige, det var guld værd at have sådanne folk og så fik de også en fridag fra konen. Alt er næsten fremstillet på værkstedet i Lunderskov og det har igen bevirket at udgifterne til renovering er holdt på et lavt niveau. Hvis der skulle sættes en finger, så var det at det passede alt for godt. Jørgen Skov overtog det overordnede ansvar og uden dit store arbejde og viden om dampmaskine ville der ikke være et færdigt lokomotiv i dag. Jørgen gik tit rundt og fløjtede og var glad men når der blev stille og Jørgen sad på en stol og stirrede tomt ud i luften var vi klar over at der var opstået problemer men efter at Jørgen havde sovet på det kom fløjten tilbage og problemet blev løst.

Indimellem skete der synlige ting, der kom hjul på og senere kedel på og hver gang blev der tændt et lys om at den engang ville blive færdig. En mere der lige skal nævnes er Klaus som brugte 2 år på at lave nye overhedeelementer, dem der lige ved hvad det er, vil vide at det er et stort arbejde. Der var flere der arbejdede på lokomotivet, men der var også et andet damplokomotiv F 694 og alle driftvognene der skulle holdes køreklare og det kom i første række. Det har været meget lærerigt for alle vi andre at være med til at skille et lokomotiv ad og se ind i alle krogene hvordan sådan noget er sat sammen og man får stor

respekt for dem der i tidernes morgen opfandt dampmaskinen.
Der skal også lyde en tak til den tilsynsførende Jens Bilde som kom springende hver gang der var brug for det.

Så d 28 august 2012 skete det så at efter næsten 60 år flyttede 12eren sig af sig selv og ikke et øje var tørt. Efter denne oplevelse var der lige nogle småting der skulle gøres færdig og så skulle den godkendes til at køre på det store jernbanenet. Det blev imødeset med spænding da der som sagt var mange år siden den sidst havde været ude på sporene. Heldigvis havde sporvidden ikke forandret sig i mellemtiden. Tilladelsen kom d 24 oktober 2014 og dagen efter blev der kørt testkørsel her opstod et mindre problem med en stempel stok der satte sig fast. Fejlen blev hurtig rettet men på grund af problemer med at få SJVT sikkerhedsgodkendt skulle der gå næsten et år inden anden testkørsel og den løb af stablen d. 13 august 2015 som gik planmæssig og lokomotivet var køreklar. Det er flot at der kun skulle 2 testkørsler til for at være klar når andre tog der er nye skal bruge over 16 år til testkørsler.

Et stort plus ved 12eren er at den altid har stået inde så vind og vejr har ikke fået lov til at sætte sine spor. Alle synlige dele som kedelbeklædning og førerhus er originale.

På samtlige generalforsamlinger havde 12eren sit eget punkt og der blev oplyst hvor langt man var kommet nu og hvor længe det måske ville vare igen inden den var færdig. Der er blevet nævnt mange datoer i tidernes løb. Jeg er helt sikker på at mange tidligere formænd vil være misundelige på mig da jeg kunne annoncere at 12eren nu var færdig.

Indvielsen skulle selvfølgelig ske her på banen hvor først KLK og senere SJVT har kørt i snart 40 år og har haft stor opbakning fra lokale foreninger, turistbureauer og handlende. Alle der i dag er inviteret har alle haft et eller andet at gøre med 12erens reovering og godkendelse og det vil vi gerne sige mange tak for.

12eren er i dag Danmarks Jernbanemuseums ejendom efter fusion mellem KLK og museet. Lokomotivet er så Lejet ud til Sydjyllands Veterantog og vi passer på den som var det vores egen.

Den officielle indvielse vil ske ved at en rød snor vil blive klippet ved siden af lokomotivet.