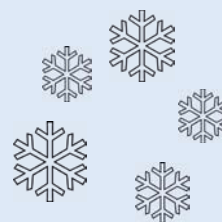




I de sidste juledage i 1978 var der kommet en smule sne. Her ses tog 650, (Mo 1880 og Mo 1855 samt Cls og Bjh) ved indkørslen til Skjern fra Lem den 25. december 1978. Ved nytår så det hele helt anderledes ud.

For 40 år siden:

Da det begyndte at sne



Af Ole Edvard Mogensen

For 40 år siden, den 28. december 1978 begyndte det at sne. Til at begynde med så det ikke ud til at skulle blive noget særligt. Men snevejret blev ved og det blæste op. Snevejret begyndte i det nordjyske og trak sydover. Det blev værre og værre dag for dag. Nytårsaften meddeler Radioavisen: „Trafik- og vejsituationen er fuldstændig uoverskuelig i store dele af landet“. Den værste snestorm i mands minde er en kendsgerning. Århundredets snestorm blev den kaldt.

I Nordvestjylland havde julen trafikalt og vejrsmæssigt været stille og rolig. Trafikken gled som den skulle. Der var kommet lidt sne, ligesom jorden var hvid og ikke mere end det. For mit vedkommende startede oplevelserne med vintervejret om formiddagen torsdag den 28. december 1978. Det var nogle få graders frost, det sneede og der var også en smule vind. Men ikke noget at tale om efter nordvestjyske forhold. Jeg skulle med toget, tog 638 fra Struer Station afgang klokken 9.33 for at tiltræde som fungerende stationsbestyrer på Vemb Station klokken 11.45. Toget, bestående af en Cls-styrevogn og fremført af en MO-vogn, udgik fra Struer. Det kneb med at få toget til perron.

Sporskifteomstillingen drillede på grund af snefygning. Toget kom til perron 15 minutter efter planmæssig afgangstid, og vi afgik umiddelbart efter. Men der kunne ikke stilles udkørsel. Så der blev kørsel på sigt til Hjerm Station. Herved blev vi yderligere forsinket. Holstebro slap vi igennem stort set uden problemer, når bortses fra et kort stop ved indkørselssignalet.

Genvordighederne til trods nåede jeg at tiltræde til tiden på Vemb Station. Klokken 12.05 var der krydsning mellem togene 637 og 640. De to indgangssporskifter til sporene 1 og 2 kunne omstilles. Sporskiftevarmen var selvfølgelig tændt. Heldigvis var der på Vemb

Station en portør på vagt. Han sørgede for at feje sporskifterne fri for sne.

Et par timer senere var der krydsning mellem tog 123, Lyntoget Kongeåen og tog 650. Selv om der kun var gået et par timer, kunne følgerne af snevejret nu tydeligt mærkes. Sporskifterne kunne nu kun omstilles efter udfejning i hvert enkelt tilfælde. Sporskiftevarmen var gasvarme, og især sporskiftet i retningen mod Holstebro lå langt ude i åbent terræn og blæste nemt ud, når togene passerede. Portøren havde nok at gøre med at feje sporskifter. Gassen i det nordlige sporskifte måtte også gentændes et par gange. I eftermiddagens løb lykkedes det at afvikle

DSB's toggang så nogenlunde. Dog var der forsinkelser på en 30-40 minutter for de personførende tog.

Lemvigbanen kørte snerydningstog forud for persontogene. Da det ikke var muligt at omstille sporskifterne mellem spor 0 og 00, (privatbanens to togvejsspor), blev snerydningstog taget ind i spor 0 for signal, hvorefter persontog, der fulgte lige efter, blev indrangeret i besat spor 0. Efter ekspedition af persontog returnerede dette til Lemvig. Snerydningstog, nu med sneploven bagest, fulgte lige efter. Togfølgen på Lemvigbanen blev dengang sikret ved radiomeldinger. Kørslen med diesellokomotivet sikrede at snedriverne blev pløjet igennem. Så kunne skinnebusserne også køre, forudsat der ikke gik for lang tid mellem diesellokomotivets og skinnebussens passage. Gik der for lang tid, føg det til med sne i udgravningerne. Så magtede skinnebusserne ikke at forcere driverne.

Ved aftenstid blev snestormen dog for meget. Det sidste persontog Lemvig-Vemb og retur blev aflyst. Da det ikke var til at rangere nogen steder på grund af sne i sporskifterne, blev Lemvigbanens godstog også aflyst. Godt det samme. Det ville ikke være muligt at rangere på Vemb Station. DSB's godstog var i øvrigt også aflyst, så der var ingen videbefordring af godsvogne fra privatbanen.

Det sidste tog, der skulle ekspederes med Vemb som togfølgestation, var tog 657 Esbjerg-Struer. Det trak lidt ud. Toget var 36 minutter forsinket. Efter at have fået en tilbagemelding fra Holstebro, kunne jeg klokken 19.30 stille stationen til ubetjent og skrive fratrædt i telegramjournalen. Herefter kunne jeg glemme alt om sne og forsinkelser og hellige mig den gode mad på Vemb Gæstgivergård. Det viste sig, at der netop denne aften var „juletræ“ i den store sal, så menuen var andesteg og risalamande. I dagens løb var vinden tiltaget til kuling, temperaturen var faldet og snefaldet var kraftigt. Snestormen bredte sig sydover.



Ole Edvard Mogenssen

Lemvigbanens diesellokomotiv ML 12 ankommet til Vemb med snerydningstog den 28. december 1978. Bagved ses tog 16, der ankom kl. 12.00.



J. Guldbæk Christensen/Arkiv JMK



Et tog fremført af en enkeltkørende motorvogn, her Mo 1852 ankommet til Esbjerg. Billedet er taget i december 1978 inden det for alvor blev snestorm.

Jens Toft Ingemann

Den 2. januar 1979 var tog 625 nedbrudt i Tarm. Tog 625 bestod af Mo 1875 og Mo 1855. Det var ikke den planmæssige oprangering. Men det var det, man den dag i Esbjerg havde at gøre godt med. Det nedbrudte tog blev hentet af Ardelt-traktoren, nr. 139 fra Skjern.



Jens Toft Ingemann

og trafikken var mange steder indstillet eller stærkt uregelmæssig. Vemb Station var også jernbanepostekspedition, og normalt var der travlt med post om morgenen. Men ikke denne dag. Såvel posten over Holstebro som over Esbjerg var timer forsinket. Posten nåede først frem til Vemb ved middagstid. Da var landpostbudene for længst sendt af sted fra Vemb Station. Heldigvis var posten fra Ulfborg-Vemb Kommunekontor i Ulfborg nået frem aftenen før med tog 657. Den indeholdt nemlig flere hundrede breve med checks til pensionisterne i Vemb og omegn. Trafikken blev i formiddagens løb afviklet om end med forsinkelser på mellem en halv og en hel time. Den uregelmæssige toggang betød, at det kneb med materiel på togudgangsstationerne. I Struer havde man fra morgenen af sendt stort set alt af sted der kunne køre. Men der var ikke ankommet mange tog. Derfor blev tog 638 fremført af en enkeltkørende MO-vogn. Og det på en fredag. Det siger sig selv, at det kneb med plads. Der var rejsende såvel i rejsegodsrummet som i bagerste førerum. De rejsende strømmede til. Mange veje var lukkede af sne.

Klokken 12.30 kunne jeg fratræde. Jeg blev heldigt nok afløst af én, der var stationeret i Vemb og som boede tæt på. Meningen var, at jeg skulle rejse hjem til Struer. Men der var ikke udsigt til tog lige med det samme. Lyntoget Kongeåen, der normalt var i Vemb klokken 14.11, var omkring tre timer forsinket. I Ringkøbing var tog 641 indgået fra Esbjerg med en MX og et par personvogne. Lokomotivet skulle efter planen køre godstog, tog 7665 Ringkøbing-Struer, og personvognene med som tomt materiel. Godstoget blev aflyst. Det var ikke til at rangere nogen steder. MX og personvogne blev derfor tillyst

Tog 637 udveksler rejsende i Skjern den 2. januar 1979. Normalt skulle der også være en styrevogn med, men det hårde vintervejr havde sat mange vogne ud af spillet. I de første dage i januar var der 20 graders frost i Vestjylland. I dampvarmeledningerne frøs vandet til is. De dengang åbne toiletter frøs også til. Vandbeholderne ved toiletterne frøs også. Nogle beholdere blev frostsprængt.

Efter en god nats søvn på Gæstgivergården skulle jeg tidligt op for at møde på stationen klokken fem. Der var blæst og snefygning. Det havde også sneet i nattens løb, og der var pænt store snedriver over det hele.

Efter at have åbnet stationen kunne jeg konstatere, at begge indgangssporskifter kunne omstilles. Gassen havde været tændt hele natten, og den var heldigvis ikke blæst ud. Sporskiftevarmen havde holdt stand mod både snefald og fygning. Portøren gik i gang med at rydde perroner og adgangsveje

med fejmaskinen. Vemb Station var klar til dagens første krydsning. Det blev der nu ikke noget af. Det blev derimod en noget stille morgen. Første persontog på Lemvigbanen var aflyst. Lemvigbanens godstog Lemvig-Vemb-Holstebro og retur var også aflyst. Man skulle bruge diesellokomotivet til snerydningstog. Den forrige dags arrangement blev genoptaget. Persontoget, tog 6 med ankomst til Vemb kl. 8.30 kom igennem.

På Statsbanerne gik det knap så godt. I nattens løb havde snestormen bredt sig sydover,

Travlhed på Skjern Station 2. januar 1979. Fra venstre mod højre i spor 4: tog 638 (Mo 1986) Struer-Esbjerg, i spor 3 tog 631 (Mo 1873) Esbjerg-Herning, i spor 2 tog 637 (Mo 1849) Herning-Struer og i spor 1 det nedbrudte tog 625. Når de gennemgående løb Struer-Esbjerg her er „knækket“, så der er gennemløb Esbjerg-Herning og Herning-Struer, er det for at udveksle den Mo, der dagligt kørte frem og tilbage mellem Herning og Skjern, så den kunne få teknisk eftersyn i Maskindepot Esbjerg/Struer.



Jens Toft Ingemann

Ringkøbing–Struer som særtog. Det gik fint. MX'eren pløjede nemt igennem snedriverne og vi nåede til Holstebro. Her var der trængsel. Fire personførende tog og tre perronspor. To tog til og fra Jyske Vestbane og to tog for Vejle–Holstebro Banen. Krydsning på den fjernstyrede station Hjerm var for længst opgivet. Sporskifterne var begravet i sne og kunne ikke omstilles. Derfor hobede togene sig op i Holstebro. Toget fra Vejle var kommet ind først, så de rejsende fra særtoget blev bedt om at skifte til dette tog. Det gjorde vi så, og rask gik det afsted mod Struer. Her var der stop ved indkørselssignalet og indrangering. Forståeligt nok. Mange sporskifter var væk i sne, og da sikringsanlægget i Struer har mange spormæssige dækninger, var det ikke muligt at omstille dækningsporskifter og få signal. Selv om der blev kæmpet bravt. Adskillige snefejere var ude.

Klokken nærmede sig nu 15.55, afgangstid for Lyntoget Limfjorden mod Langå. Men dette tog var ikke at se. Skulle ellers efter planen ankomme kl. 13.13. Struer Station, der en fredag eftermiddag normalt har perronsporene fuldt besat, så meget øde ud.

Det var sådan det hele begyndte. Ingen kunne forudse, at det skulle blive århundredets snestorm. Men det blev det. På Sydsjælland, Lolland og Falster blev det til en egentlig vinterkrig. Ved årsskiftet var trafikken praktisk taget gået helt i stå. Men det skulle blive værre endnu. Den 4. januar 1979 satte det ind med isvinter, og den første statsisbryder stævnedes ud.

Vinteren 1978/79 blev også begyndelsen på en række vintre, der satte jernbanens infrastruktur, lokomotiver og vogne samt værkstedskapacitet under endog meget hårdt pres. DSB gennemlevede i flere år et regularitetsmæssigt mareridt. Der gik flere år, inden der var rettet op på det. Men det er en hel anden historie. 🐼



Inden vinteren var forbi, skulle der tændes sporskiftevarme og skiftes gasflasker mange gange. Her er personalet i gang på Aalborg Station. Sporskiftevarmen skulle tændes manuelt på stedet og gasflaskerne skulle jævnligt skiftes ud.



J. Guldbæk Christensen/Arkiv JMK

J. Guldbæk Christensen/Arkiv JMK



I vinteren 78/79 var det koldt at være lokomotiv. Her er MX 1022 netop blevet koblet til vognene i spor 3 på Aalborg Station. Det var også koldt at være rangerpersonale og bakke med stivfrosne og overisede skruekoblinger, varmekoblinger og bremseslanger.

Jens Toft Ingegnann

Mo 1855 som tog 1631, Tarm–Skjern passerer Skjern Å på årets første dag i 1979. Dagen bød på aflysninger og forsinkelser og det var bidende koldt.