

Jernbanen

December

6/2019



Dansk Jernbane-Klub



Den 14. februar 1979 var en dag med megen snefygning og iskold blæst. Morgenposttoget P 603 mellem Esbjerg og Ringkøbing var kørt fast syd for Tarm, og måtte trækkes fri en vogn ad gangen til Skjern. My 1133 kom retur fra Skjern ved 13-tiden, for at afhente personvogn Bgh 131. Bagefter postvognene P 804 og Ph 220, som her venter på at blive gravet fri af snemasserne.

Da vinteren bed sig fast...

For et år siden bragte dette blad Ole E. Mogensens øjenvidneberetning „Da det begyndte at sne“, hvor vinteren 1978/79 lagde jernbanen i et stramt frostgreb. Sneplovene måtte rykke ud adskillige gange, både for at rydde sne og undsætte fastkørte tog. Men den 14. februar 1979 måtte sneplovstoget også give op overfor Kong Vinter...



Tekst og fotos
af Søren Larsen

Den 27. januar 1979 holder sneplov 98, Mh 321 og sneplov 126 bagerst klar på Skjern station spor 3, for at returnere til Esbjerg. I spor 2 har tog P 647 med Mx 1034 og Cle 685 fået afgang mod Struer. Til højre i spor 1 er Mo 1957 og Cls 715 ankommet fra Herning med tog P 775.



Onsdag den 14. februar 1979 var en dag med megen snefygning og iskold blæst i Vestjylland. Morgenposttoget P 603 fra Esbjerg til Ringkøbing var kørt fast mellem den nedlagte station Skodsbøl og Tarm tidligt om morgenen. Det efterfølgende persontog P 609 (Esbjerg–Struer) var sendt ud for at hjælpe. Dette tog nåede kun at passere Skodsbøl før det også sad fast. Ved egen kraft kom det dog løs igen og returnerede til Ølgod.

Grundet snefygning var gymnasiet i Tarm, hvor jeg gik på, lukket på grund af at toggangen var indstillet. Til gymnasiet kom elever fra et stort opland såsom Hvide Sande, No, Hee og Ringkøbing. Så da jeg hørte, at posttoget var kørt fast nord for Skodsbøl, besluttede jeg at benytte fridagen til at opsøge det fastkørte tog. Det var trods alt flot sol, og måske kunne der fås nogle billeder af posttoget i snedriverne.

Det var en lang og kold tur hen over de tilfrosne marker og grøfter. Ca. fire kilometer

var der derud. Jeg gik til fods ud til stedet, da vejene var ufremkommelige og der i øvrigt slet ikke er nogen vej på fastkørselsstedet. Vinden var meget kold og bidende og jeg husker, at jeg på et tidspunkt var inde i en af postvognene for at blive varmet lidt op. Det lokale dagblad var også nået frem, dog kun for et kort besøg.

Da jeg nåede frem til tog P 603 var der tre vogne der stadig sad fast. Med stort besvær fik MY 1133 hevet to af dem ud af sneen med hjælp fra mandskabet med skovle. Afsted gik det til Skjern med disse to vogne og efterlod en vogn tilbage i sneen. I Tarm stod postpersonalet klar på perronen til at modtage post, men de blev skuffet, da MY 1133 blot drøede forbi med morgenposten.

Mens MY 1133 var i Skjern nåede sneplovstoget med MH 308 fra Esbjerg frem og kørte også fast i sneen. Det kom dog selv fri og parkerede den ene sneplov og angreb sneen flere gange, før der var gennembrud. Inden da måtte den tilbagevendte MY 1133 fjerne den sidste postvogn, og strækningen var fri til sneploven.

Torsdag morgen var vejret nogenlunde det samme: hundekoldt, snefygning og solskin. Stemningen var trykket; i går og natten til i dag havde vinteren kostet 15 fiskere fra Thorsminde livet. Seks fiskeskuttere forliste

Til højre og herunder holder de to postvogne forladt i snedriverne. Fotos den 14. februar 1979.



Herover får i lige forsidebilledet en gang mere: MY 1133 er ankommet, for at afhente anden del af det fastkørte tog P 603 kl. ca. 13:40.





i Vesterhavet på grund af overisning, som konsekvens af den hårde frost og stærk vind. Naturen viste sig fra den barske side. Trods stemningen, så måtte jeg derud igen, for at se hvordan det gik med at rydde sporet for sne.

I løbet af natten havde man pløjet sne på banen, og herved var Mh 308 afsporet på nøjagtig samme sted, som tog 603 sad fast dagen før. Snedriverne havde åbenbart været for kompakte, siden de kunne løfte Mh'en af skinnerne.

Det meste af dagen gik nogle få folk og gravede med skovle, mens man brugte den koksfyrede ovn i klimasneplov 98 til at lave en „varmestue“. En gravemaskine – der på de kanter kaldes for en gummiged – kom også til hjælp og gravede snedriveren fra syd hen til tenderplov 126 væk. Jeg gik den sædvanlige tur ud over markerne til uhedsstedet. Nogle fra mandskabet forsøgte at stå lidt i læ bag sneploven for at holde en lille pause, da vinden var meget kold.

Sidst på eftermiddagen kom hjælpetoget fra Fredericia med Mz 1423 + Hjælpevogn 6. Man startede med at montere træpuffer på sneplov 126. Disse træpuffer lå klar oppe i sneploven, men var frosset fast. Efter nogen tid var ploven klargjort til kørsel, og Mz 1423 bakkede tilbage til Ølgod med denne plov. Jeg tror at man dér er løbet om hjælpevognen og

Det er et drøjt arbejde at få sporet fri for sammenpresset sne. Mange banearbejdere der var kaldt på arbejde de to dage, for med skovl og kost at få fjernet snedriver.



31 ESBJERG-STRUEN									
Dags tog Helsingør-Struer, 18 strækning 31									
St. N.	St. N.	P 603			M 7411			P 607	
		MG 166			VLT			MG 74	
		An.	Af.	Vag.	An.	Af.	Vag.	An.	Vag.
—	Esbjerg (E)	—	3.43	—	—	—	—	—	—
7.8	Sukkevej (S)	—	30	—	—	—	—	—	—
17.5	Vester (V)	3.50	39	—	—	—	—	—	—
23.8	Sig (S)	—	4.05	—	—	—	—	—	—
25.7	Tjørup (T)	—	39	—	—	—	—	—	—
37.3	Gårde (G)	—	12	—	—	—	—	—	—
42.3	Ølgod (Ø)	—	12	—	—	—	—	—	—
58.4	Tørn (T)	4.22	36	—	—	—	—	—	—
58.9	Bjersø (B)	31	37	—	—	—	—	—	—
71.3	Lem (L)	—	46	—	—	—	—	—	—
82.5	Kungälv (K)	4.27	39	7406	—	—	—	—	—
90.0	Høe (H)	—	—	—	—	—	—	—	—
95.3	Fine (F)	—	—	—	—	—	—	—	—
104.6	Lithang (L)	—	—	—	—	—	—	—	—
112.1	Vest (V)	—	—	—	6.05	124	—	—	—
118.5	Bul (B)	—	—	—	16	—	—	—	—
132.0	Helsingør (H)	—	—	4.28	—	—	—	—	6.33
139.0	Helsingør (H)	—	—	—	—	—	—	4.39	40
146.4	Struer (S)	—	—	—	—	—	—	6.47	—
Hastighed km/t		100			75			100	
Kører		H			H + 1000 L			H + 1000 L	

Udsnit af tjenestekøreplanen for strækning 31 i køreplansperioden K79 Vinter. Arkiv DJK.



MY 1133 er koblet til PH-vognen, og prøver på at trække den fri. Bagved ses sneplovstoget med MH 308, som venter på at rydde sporet, når MY'en er kørt til Skjern med postvognen. bemærk hvor hurtigt sporet fyger til.

Og så kan snedriverne fjernes! Klimasneplov 98 vælter sne til siderne mens MH'en yder maksimalt. Til trods for navnet, har den ikke noget med klima at gøre. Navnet skyldes, at konstruktionsmetoden er opfundet af den østrigske ingeniør Rudolf Klima. Foto den 14. februar 1979 lidt over 14.





Klimasneploven køres for fuld kraft gennem fygesneen, der efter kort tid havde lagt sig henover det frigravede spor hvor posttoget havde holdt. Klokkeren er nu 14.40 den 14. februar 1979. Imponerende så det ud!

Snerydningen fortsatte henover natten, og endte i at МН 308 til sidst afsporede. Ved 10-tiden dagen efter så situationen således ud, hvor banearbejderne får sig et lille hvil foran tendersneplø 126. Sneploven var en ombygget tender fra damplokomotiv R 962. Ombygningen skete i 1971.



derpå er trykket ud til uheldsstedet. Jeg så ikke de sidste arbejder, da mørket var hastigt på vej, og jeg skulle jo den lange tur hjem til fods over de tilfrosne marker.

I flere år derefter kunne stedet, hvor M_H 308 var afsporet, ses på skinnerne og mærkes når man kørte over med toget som et lille bump. Vinteren 1978/79 var hård ved statsbanerne, så der har sikkert været mere fokus på at få lokomotiver, vogne, sporskifter m.m. repareret, end at få en lille bump nord for Skodsbøl rettet ud. 📷



Sneplovene

Begge sneplove havde rødder tilbage fra damptiden.

Klimasneplø nr. 98 var bygget op på rammen fra D 887, og vejede 36 ton. Den havde en identisk „søster“ nr. 99 (ex. D 884). Begge ombygget i 1958 og udrangeret i 1982.

Sneplø nr. 126 var tenderen fra R 962, der var fyldt op med sten og monteret med plovskær. Vægt 47 ton. I alt 26 tendere fra P, PR, R og H-maskiner blev ombygget i 1964-1971 til sneplove (nr. 101-126). De blev udrangeret i perioden 1975-1982, i takt med at Scandia leverede 20 nye sneplove (nr. 127-146).

Øverst holder klimasneplø 98 forladt, mens M_H 308 graves fri for at hjælpevognstjenesten kunne sætte donkrafte under den.

Herunder ses selve hjælpepetoget med Mz 1423 og Hjælpevogn 6 fra Fredericia. Fotos den 15. februar 1979.

