

OHJ nr. 38+OHJ 39 i færd med at undsætte to fastkørte Y-tog ved Sønderstrup, 17. februar 1979.

For 25 år siden:

Da der var snevinter på Vestsjælland

Vinteren 1978-79 vil mange steder blive husket for de store mængder sne og is, der lukkede landet. På Vestsjælland måtte OHJs Df-er tage kampen op mod snemasserne.

Af Ole Chr. Munk Plum

Det er snart længe siden, at vi haft rigtig vinter i Danmark. Ganske vist er der næsten hver vinter en dag eller to, hvor den kollektive trafik nærmest går i stå på grund af sne og frost. Det er som regel, når temperaturen kommer under 0 og den første sne falder, mens vinden slår om i øst eller nord. Så skal de forskellige jernbane- og busoperatører i gang med vinterforanstaltningerne, og kommunernes samt amternes snerydningsmaskiner skal „køres i stilling“. Når det så er på plads, så går trafikken næsten uden problemer.

Jeg skal ikke komme ind på diskussionen om vi går varmere tider i møde, men blot konstatere, at det faktisk netop i denne tid er 25 år siden, at det meste af Danmark oplevede en virkelig vinter fra slutningen af december 1978 til slutningen af marts 1979.

Vi kunne i 1978 fejre en „hvid jul“ i fred og ro i familiens skød, mens så tog „Kong Vinter“ for alvor fat. Mange erindringer findes fra den tid, men her koncentrerer omtalen til sneproblemer på HTJ, hvor damplokomotivet OHJ nr. 38 fra 1917 sammen med banens personale kom på arbejde mod snemasserne.

Damplokomotivet OHJ nr. 38

Lokomotivet blev bygget til Sydfynske Jernbaner som SFJ nr. 33 af Henschel & Sohn i Cassel. I 1949 blev SFJ overtaget af DSB, og på lignende måde, som nye operatører i dag ofte overtager både personale og materiel fra en tidligere operatør, kom SFJ nr. 33 til DSB som DF 130.

Dampens dage var talte ved DSB, så i 1960 overtog Troldhede-Kolding-Vejlen Jernbane det gode lokomotiv, da man stod og manglede trækraft til bl.a. kørsel med grus og ballast. Så blev TKVJ lukket i 1968 i forbindelse med de mange privatbanelukninger i 1960'erne.

Ved OHJ og HTJ var banens direktør, Erik Johansen, interesseret i lokomotivet, som bl.a. ville kunne bruges til snerydning. Mange af Johansens kolleger rystede nok på hovedet, da han i 1968 købte lokomotivet og lod det sætte i stand på banernes værksted i Holbæk.

I påsken 1969 kørte lokomotivet bl.a. udflugtstog for DJK, og i sommeren 1970 viste man lokomotivets evner ved at lade det fremføre et togpar i den ordinære køreplan på nogle søndage.

Derefter kom OHJ nr. 38 ud som sneplovsmaskine på HTJ i februar 1970, og i de efterfølgende år kørte det udflugtstog på både OHJ og HTJ.

Da man ikke længere mente at have brug for OHJ nr. 38, købte Dansk Jernbane-Klub lokomotivet, og frem til 1989 anvendte D-maskinegruppen OHJ nr. 38 i udflugtstog på Sjælland og Fyn.

I december 2003 er lokomotivet kørt til E2, Asnæsværket i Kalundborg, hvor en gruppe af medarbejdere ved E2 samt pensionister med flere er gået i gang med at istandsætte det hæderkronede lokomotiv, som ikke mindst jeg ser frem til atter at se i drift.

Nytår 1979

Ud på eftermiddagen den 28. december 1978 begyndte en snestorm, som først hørte op sent nytårsaften. På HTJ klarede man sig gennem dagen med banens Y-tog samt det svenske skinnebusmateriel, der stadig kørte posttogene om morgenen og om aftenen. Om

natten kørtes et par ekstra ture med et Y-tog for at holde sporet frit.

Det slog ikke til, og diesellokomotivet OHJ 39 måtte på arbejde og hjælpe togene igennem driverne. Den 29. december blev køreplanen delvis opretholdt, men dagen efter ophørte den normale toggang, og der blev kun kørt nogle få tog med OHJ 39 og en personvogn.

På årets sidste dag valgte banens ledelse at „kaste handsken i ringen“. Kong Vinter havde foreløbig vundet, og al drift var indstillet.

På værkstedet i Holbæk blev OHJ nr. 38 klargjort, og i løbet af eftermiddagen kom lokomotivet til Tølløse, men sneplovskørslen skulle først begynde nytårsdag. Det var underligt, at alt personalet kunne holde nytårsaften hjemme. Kort før midnat mødtes en del af os i remisen for at fyre på OHJ nr. 38, og efter at have ønsket hinanden glædeligt nytår, gik alle hjem for at sove, så man var oplagt til at køre ud i vinterlandskabet næste morgen.

Allerede kl. 6 nytårs morgen mødtes lokomotivførerne Karlo Kristensen, Erik Christensen, overbaneformand Verner Jacobsen og jeg i remisen, og snerydningstoget bestående af OHJ nr. 39- OHJ Ph 459 (kulvogn) og personvognen HTJ C 35 (til personale fra baneafdelingen) blev oprangeret. Med på banen skulle vi også have OHJ 39, der skulle køre umiddelbart efter snerydningstoget, så dette lokomotiv kunne trække plovtoget ud af driverne, når man kørte fast.

Det var holdt op med at sne og vinden var løjet af. Det mærkede vi dog ikke meget til, da vi kom af sted, for når ploven fik fat i sneen, hvirvledes den op omkring toget.

Afsted gik det, kun afbrudt af vandtagning ved vandkranen i Stenlille og ved Falck's hjælp i Ruds Vedby. Efter middag var der afgang fra Høng, og vi var advaret om, at der var megen sne mellem Løve og Havrebjerg. Omtrent midtvejs mellem Løve og Havrebjerg kørte vi ind i en meget høj drive, der tilmed lå skævt ud over banelegemet. Nr. 38 kørte uhjælpelig fast, og maskinen måtte graves fri, hvorefter OHJ 39 trak toget fri.

Efter endnu et forsøg på at forcere driven, måtte vi slutte arbejdet, da sneploven var blevet beskadiget og slået skævt. Der kørtes retur til Høng, og efter afmontering af ploven, der af Falck blev læst op i kulvognen, kørte vi i ly af mørket retur til Tølløse. Banen var nu åben mellem Tølløse og Høng.

Fredag den 5. januar var snerydningstoget atter klar, og nu skulle sneen også væk på den sidste del af strækningen mellem Høng og Slagelse. Sammen med en gruppe banearbejdere fra DSB blev snemasserne forceret. Mellem Havrebjerg og Slagelse var der rigtig megen sne, og DR TV kunne om aftenen vise, hvorledes OHJ nr. 38 kunne klare snemasserne i Vestsjælland, mens DSB's generaldirektør Poul Hjelt måtte forklare om DSB's fortsatte voldsomme problemer ved Lundby i Sydsjælland.

Sne i weekenderne

Vintervejret fortsatte, men OHJ 39 var til god hjælp for Y-togene, og først den 26. januar måtte der atter fyres op under kedlen på OHJ nr. 38.

Årsagen var, at et tog, der blev fremført af lokomotivfører Svend Eriksen, om aftenen kørte uhjælpelig fast mellem Dianalund og Skellebjerg. De rejsende måtte hjælpes over markerne til landevejen, hvorfra de med bus blev bragt videre ad de glatte veje.

Sneplovstoget afgik fra Tølløse omkring kl. 7 lørdag den 27. januar, og midt på formiddagen kunne vi undsætte det indesneede tog, der blev trukket ind til Dianalund.

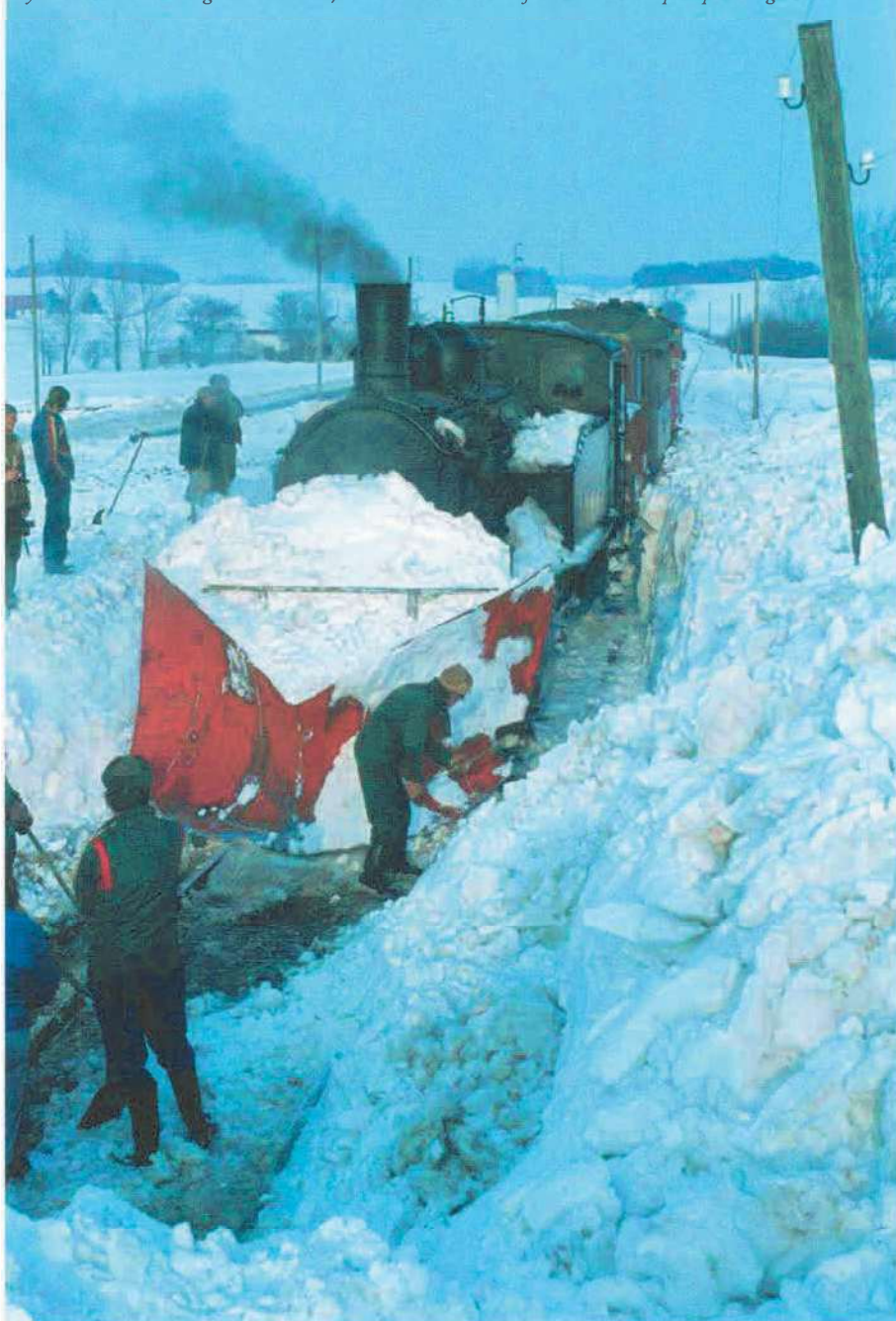
Personalet på Dianalund station fik i løbet af denne vinter en ekstra opgave med altid at sørge for kaffe m.m. til snerydningsholdet.

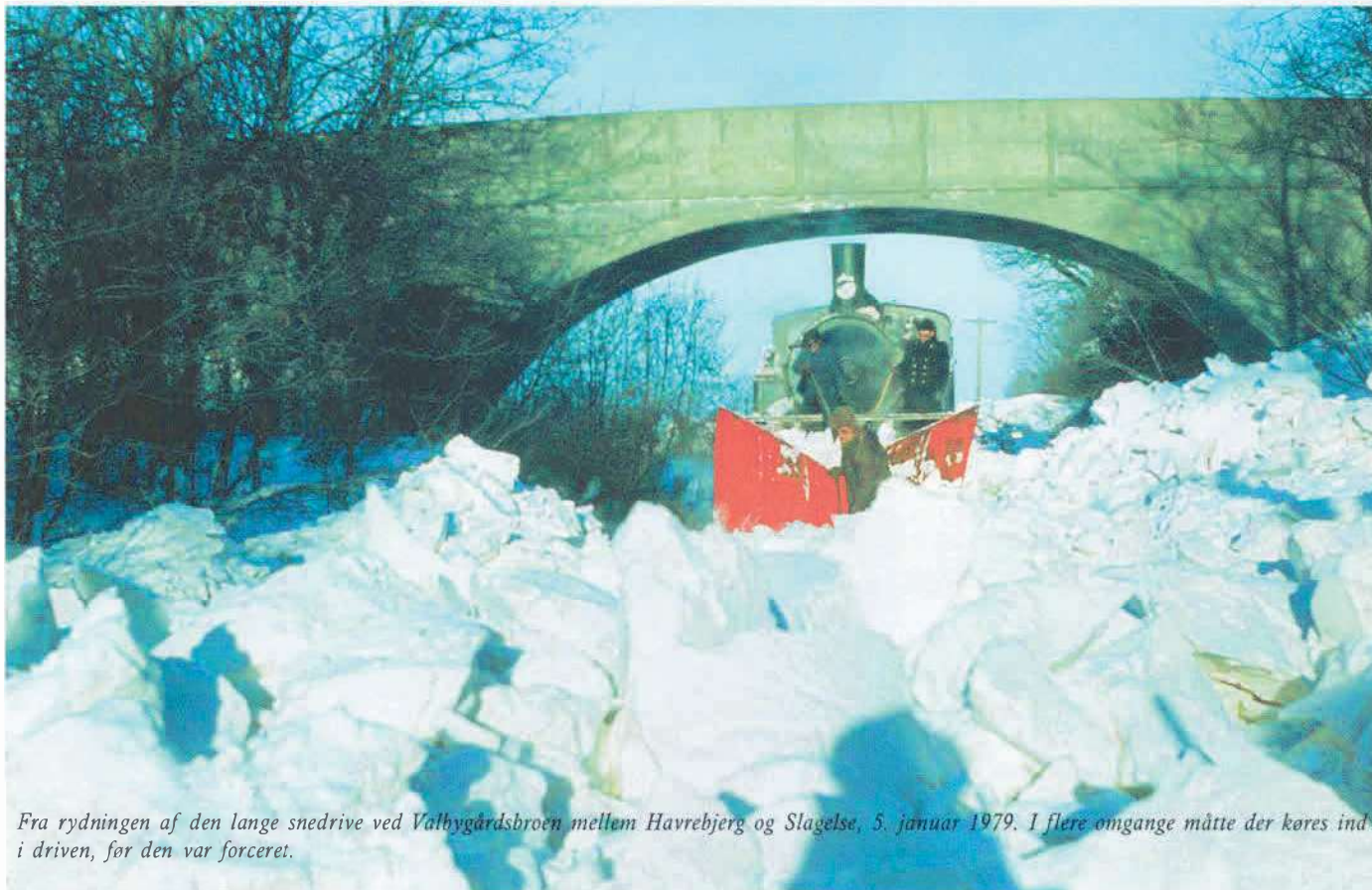
Det fik vi for øvrigt også på de andre stationer, hvor der endnu var betjening.

Snart var vi på farten igen, og vi nåede Slagelse efter ca. 1½ times kørsel.

At komme til Slagelse med et damplokomotiv, der skulle vandforsynes og ikke mindst drejes på drejeskiven, var ikke nogen speciel fornøjelse efter rationaliseringer på personaleområdet i forbindelse med fjernstyring af stationen fra FC i Roskilde. Folkene dér var altid imødekomende, men flere kendte ikke forholdene på Slagelse station godt nok. Og hvor skulle man finde ekstra sikringer til drejeskiven, når de sprang. Vi løste problemet ved selv at medbringe ekstra 63 ampere sikringer, så det kun enkelte gange var nødvendig at dreje ved håndkraft. Vandet fik vi fra en slange i spor 1, så hele stationen skulle passeres, når vi skulle fra spor 5

Snerydningstoget bestående af OHJ nr. 38+OHJ Ph 459+HTJ C 35 og OHJ 39 mellem Ruds Vedby og Kulby, 20. februar 1979. Damplokomotivet er afsporet, og man er i færd med at rydde sneen omkring lokomotivet, så det med donkrafte kan sættes på sporet igen.





Fra rydningen af den lange sne drive ved Valbygårdsbroen mellem Havrebjerg og Slagelse, 5. januar 1979. I flere omgange måtte der køres ind i driven, før den var forceret.

og tilbage igen. Sporskifterne havde naturligvis varme, men en kost gjorde underværker, når varmen kun have formået at ændre sne til is.

Søndag den 4. februar var sneplovssjakket atter på farten for at genoprette driften på HTJ. Det gode sammenhold og godt humør var medvirkende til, at strabadserne var til at holde ud, men netop turen den 4. februar blev både anstrengende og lang.

Snevejret var i nattens løb slået over i is-slag, så skinnerne var ikke blot dækket af sne, men på de snefrie steder også af is. Det var vanskeligt for Nr. 38 at „stå fast“. Både kul- og vandforbruget var stort, så der blev taget vand i Store Merløse, Stenlille, Ruds

Vedby og Høng, og igen måtte Holbæk Brandvæsen og Falck tømme indholdet fra den ene tankvogn efter den anden over i Nr. 38's vandtanke, der kun kunne rumme 6,5 m³.

Efterhånden blev det et pragtfuldt solskinsvejr, og direktør Erik Johansen kom ud for at se, hvorledes „hans lokomotiv“ klarede opgaven. Inden afgang fra Høng lovede han hele holdet middag i Slagelse, og det så vi naturligvis frem til.

Maden måtte imidlertid vente forgæves på os. Ved Løve tilbragte vi eftermiddagen med en speciel form for „stepdans“, hvor den ene drive efter den anden blev forceret ved „to ryk og en afgang“. Utallige mennesker

fulgte både på nært hold og fra landevejen kampen mod snemasserne.

Snemængderne ved Valbygårdsbroen var ikke mindre, og mens de sidste stråler fra dagslyset forsvandt begyndte problemerne for alvor at melde sig. Sneen var hård, og der var masser af den lige midt i sporet. Flere gange kørte vi fast, men kom hurtigt fri. Så kørte Nr. 38 uhjælpelig fast, og med OHJ 39 forsøgte vi i flere omgange at få dampmaskinen fri. Mens månen på den stjerneklare himmel virkede som en glimrende lyskilde gik vi i gang med at grave lokomotivet fri af den ca. 3 meter høje sne drive. Kl. 20.50 fik vi toget fri af sneens hårde greb. Som nævnt måtte middagsmaden i Slagelse vente til en anden gang. Heldigvis havde ekspeditricen på Høng station, Edel Stockholm, tænkt på os, og et stort fad smørrebrød blev hurtigt tømt, da vi nåede tilbage til Høng, hvor sneplovstoget overnattede.

Næste dag blev den lange drive mellem Havrebjerg og Slagelse fjernet af DSB's baneafdeling med assistance fra en gummiged, men ved Valbygårdsvej lå der endnu store mængder sne, da vi over middag nærmede os Slagelse. Styringen på lokomotivet blev lagt frem, og med en hastighed, der nærmede sig 60 km/t drøned sneplovstoget frem mod sne driverne, og på et øjeblik var hastigheden reduceret til mellem 5 og 10 km/t. Nr. 38 lagde alle kræfterne i for at mase sig igennem sneen, og det lykkedes!

Vinteren fortsætter

Den 8. februar væltede sneen ned igen, og to Y-toget kørte fast. De blev trukket fri med OHJ



Lokomotivfører Erik Christensen og OHJ nr. 38 „samler kræfter“ inden der skal køres mod driverne mellem Slagelse og Havrebjerg, 5. januar 1979.

39, og ud på eftermiddagen valgte banens ledelse at indstille driften. Med alle tre enheder sammenkoblet til ét tog søgte man at nå til Tølløse. Ved Udstrup kørte toget fast, og det endte med, at de to Y-tog blev efterladt på strækningen. Kun med stort besvær nåede diesellokomotivet til Tølløse først på aftenen.

På Odsherreds Jernbane var der nu også alvorlige sneproblemer, så OHJ nr. 38 blev dirigeret til Holbæk, så lokomotivet kunne assistere her. Da driften nu helt var stoppet på HTJ, valgte man at sende Nr. 38 retur til Tølløse, hvorfra man så atter kunne køre afsted på HTJ om morgenen den 9. februar.

Vinden var løjet af og det var holdt op med at sne. De to tog ved Udstrup blev snart trukket fri. Foruden damplokomotivet og diesellokomotivet fik banens personale hjælp fra en stor gummiged, som banen lejede i den efterfølgende tid til at rydde de høje snebjerge langs HTJ væk.

Herefter fik vi et lille pusterum, inden vinterens længste snestorm begyndte tirsdag den 13. februar, og det hårdt prøvede HTJ-personale måtte igen se frem til nogle lange og drøje arbejdsdage.

Assisteret af en gummiged og en grave-maskine måtte alle kæmpe for at komme to Y-tog, der var kørt fast ved Sønderstrup mellem Kirke Eskilstrup og Tølløse onsdag morgen, til undsætning.

Forgæves prøvede vi at nå gennem den store udgravning ved Tølløse med sneplovstog. Et snelag på 2 til 2½ meter dækkede banen, og snestormen fortsatte med at tilføje nye lag, så snart de andre var fjernet. OHJ 39 blev brugt til at skubbe bag på damplokomotivet, og når toget var kørt fast, benyttedes lokomotivet til at trække OHJ nr. 38 ud af driven. Først måtte personalet dog grave sig ned langs togets side for at fjerne store kiler af is og sne ved hjulene. At trække det ca. 60 tons tunge damplokomotiv hen over disse kunne betyde afsporing. Ved dette gravearbejde var det nødvendigt at skovle på lad.

Endelig lørdag den 17. februar lykkedes det at få de to Y-tog hentet ind til Tølløse. Det var holdt op med at sne, men en orkanagtig blæst gjorde det uudholdeligt at færdes ude i længere tid af gangen. Kulden „brændte“ i huden, hvor man ikke var dækket af tøj.

Med Nr. 38 og Dl. 39 kæmpede vi os ud til Y-togene, der herefter i to omgange blev trukket fri af driverne.

Da der fortsat var kraftig snefygning om søndagen, fik alle en velfortjent hviledag. Mange af sneplovsturene havde ofte været på 12-14 timer, så det var rart at være hjemme for andet end blot mad og søvn.

Der ventede endnu nogle drøje, men spændende ture forude, indtil OHJ nr. 38 først afsporede mellem Ruds Vedby og Kulby tirsdag den 20. februar og dagen efter væltede et stykke længere fremme ad banen.

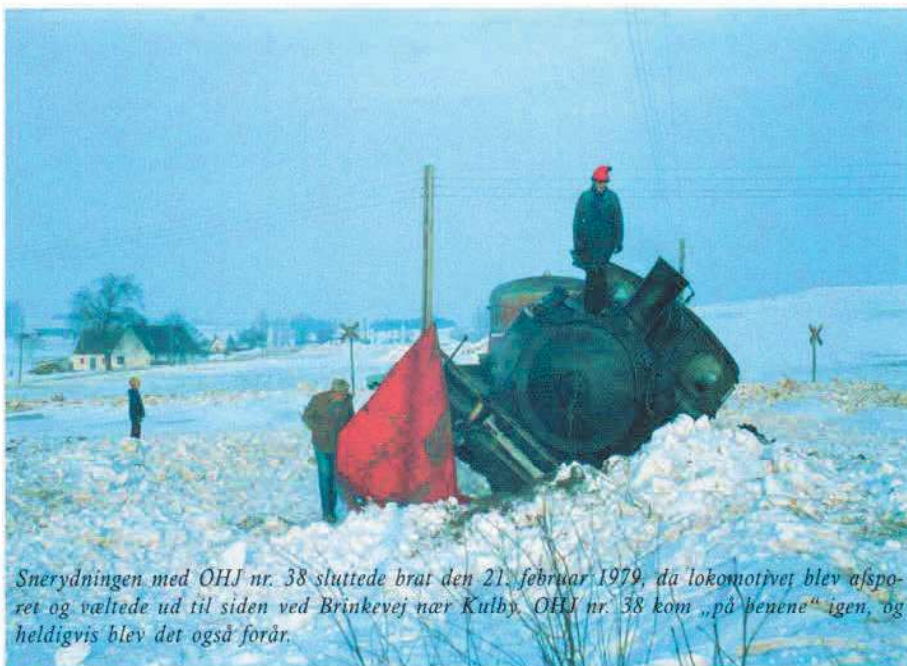
Dette er en historie i sig selv, så den gemmes til en anden gang. OHJ nr. 38 „kom på benene igen“ ved hjælp af to mobilkraner, og lokomotivet er nu under revision for atter at kunne køre på bl.a. Høng-Tølløse Jernbane.



Foruden vandtagning ved banens vandkran i Stenlille fik OHJ nr. 38 vand på andre stationer med hjælp fra Falck eller det lokale brandvæsen. Her tages vand i Ruds Vedby, 1. januar 1979.



Sent om aftenen den 27. januar 1979 kørte OHJ 39 med HTJ C 35 fast i sneen mellem Dianalund og Skellebjerg. Først næste formiddag blev toget trukket fri af OHJ nr. 38.



Snerydningen med OHJ nr. 38 sluttede brat den 21. februar 1979, da lokomotivet blev afsporet og væltede ud til siden ved Brinkevej nær Kulby. OHJ nr. 38 kom „på benene“ igen, og heldigvis blev det også forår.