

Tyske smalspordamplokomotiver har kørt i Danmark 1943—45

Nærmere betegnet loko fra Bad Doberan – Köhlingsborn, sporvidde 900 mm.

Det er en længere men interessant historie.

Historien om historien, om man så må sige, begynder for små 10 år siden.

En Thisted-Fjerritslev jernbane-lokofører indflettede ved samtale under kørsel fra Fjerritslev mod Thisted, kort før Gøttrup, en bemærkning om, at det »var jo her, de tyske damploko holdt og ventede på os.«

Denne tilfældige bemærkning gav stødet til, først og fremmest selvsagt, en øjeblikkelig nærmere uddybning af emnet, men i de mellemliggende år også til et meget stort antal henvendelser til vidt forskellige mennesker på egnen, og til ikke mindre end 4 besøg på de kanter, for derigennem at fastslå linieføreløb m. v. for banerne – for der var flere, men derom mere en anden gang.

Og lad det være sagt, at selv om en del mennesker, der mere eller mindre selv var impliceret i denne banes anlæg og drift m. m., var tilbageholdende (– af forståelige grunde –) med at udtale sig, var til gengæld mange andre yderst hjælpsomme, og uden deres bistand var historien ikke tilnærmelsesvis blevet så fuldstændig.

Anlæg

Grundlaget for planlægning og anlæg af denne bane må ses ud fra krigens stadi i 1943.

Fra at være en udpræget bevægelseskrig, stivnede fronterne mere eller mindre. Man gik i skyttegravene, og dette medførte selvsagt, at der blev et stort behov for befæstede støttepunkter m. v.

Til disse støttepunkter krævedes beton, og vi er hermed ved banens opståen – raltransport.

Fra forstranden i Jammerbugten til Aggersund havn.

Herfra blev det skibstransporteret til Ålborg (flyvepladsen) samt til diverse andre destinationer, angiveligt også til tyske havne.

Sejladsen udførtes stort set af hollandske pramme med hollandsk mandskab.

Banen blev bygget med en dansk arbejderstab, og der blev anvendt svært

materiel, jernbanesveller og skinner, der hovedsagelig var af type III, vægt 32 kg/m, længde 30 meter.

Svellerne var af forskellige – delvis ædlere – træsorter.

Planum var for den nordlige dels vedkommende let anlagt, idet bunden er rent sand, det var blot nødvendigt at planere samt at grave grøfter.

Gennem Udclit var der tale om en beskeden udgravning, men derudover ikke jordarbejder af betydning nord for T F J.

Syd for denne bane gik smalsporet over engareal, hvorfor der her måtte foretages nogen opfyldning, men ikke mere end at det i 1973 næppe er muligt at finde banens linieføreløb, i hvert fald ikke uden lokal bistand fra de implicerede lodsejere.

At der på denne strækning, der pletvis lå på mosebund, i realiteten var udført et for ringe jordarbejde, kan ses af, at der ret jævnlige skete afsporinger – sporet kunne ikke bære det svære rullende materiel.

Linieføreløb

Banen startede i selve havstokken, hvor dens udgangspunkt – stadig med lokal bistand – kan påvises.

Efter et venstresving passeres redningsvejen, og herfra er der stort set

tale om en retlinet bane næsten til Aggersund.

Jf i øvrigt skitsen.

Banelængde ialt ca. 17 km.

Hovedvej A 11 blev passeret i niveau, og det samme gjaldt skæringen med T F J, hvor der var etableret en form for sikringsanlæg, jf ligeledes skitse.

Udover omløb nord for T F J og vendesløjfe ud for gartneriet »Bakken« nord for Aggersund, var der på linien ikke etableret vigespor. Sporanlæggene ved Kollerup strand samt på havnepladsen i Aggersund har det ikke været muligt at rekonstruere.

Dog var der på havnen etableret læserampe, så der kunne tippes direkte i skibenes lastrum.

I selve Aggersund by forløb banen på det vestlige fortov.

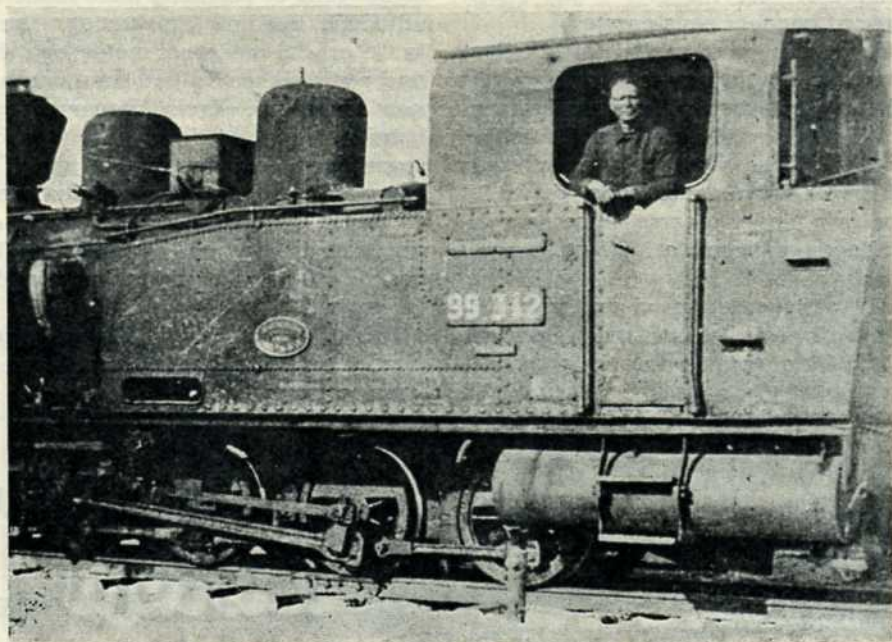
Banens rullende materiel

Om trækraftens antal er der ikke helt enighed, men nok om, at der alene blev anvendt damploko.

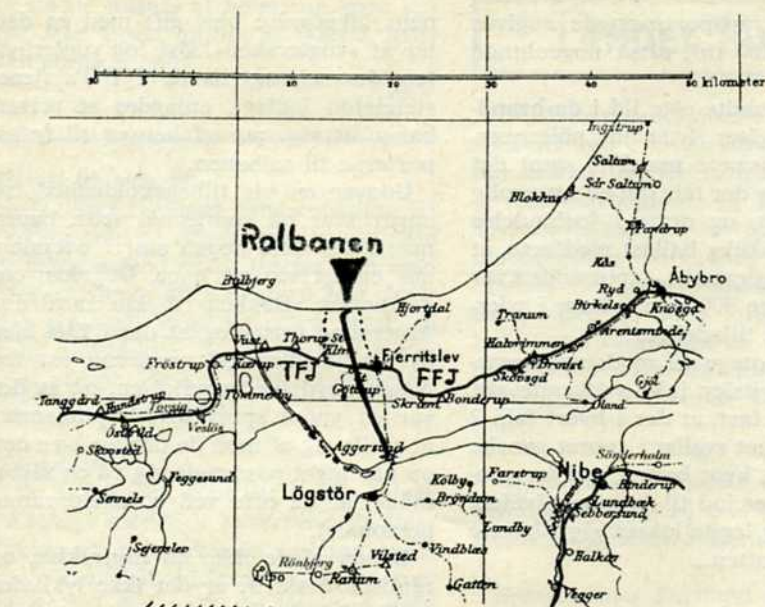
En T F J-lokofører fastholder, at der var 4 stk. loko, nemlig 1 stk. 1B, 2 stk. 1C og 1 stk. 1D.

Andre siger bare 2 loko, og foreliggende fotografier viser under alle omstændigheder 2 forskellige maskiner.

Det ene af de afbildede loko er fotograferet fra en vinkel, der ikke lader



Tysk smalsporloko 99 - 312. Fabrik Henschel.



Omtrentlige kilometerafst.

③ Kollerupstr
⑦ Redningsvej 0.3 med anslå-
et kote=Ⓜ 1.3

⑫1 Vej Klim str - Fjst 2.7

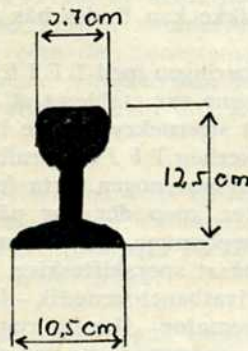
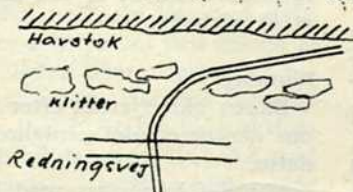
⑬19 Kongevej 0.5
⑫2 Udclit 1.4

⑬15 A11 0.2
⑬15 TFJ 0.4
⑬14 Møllea

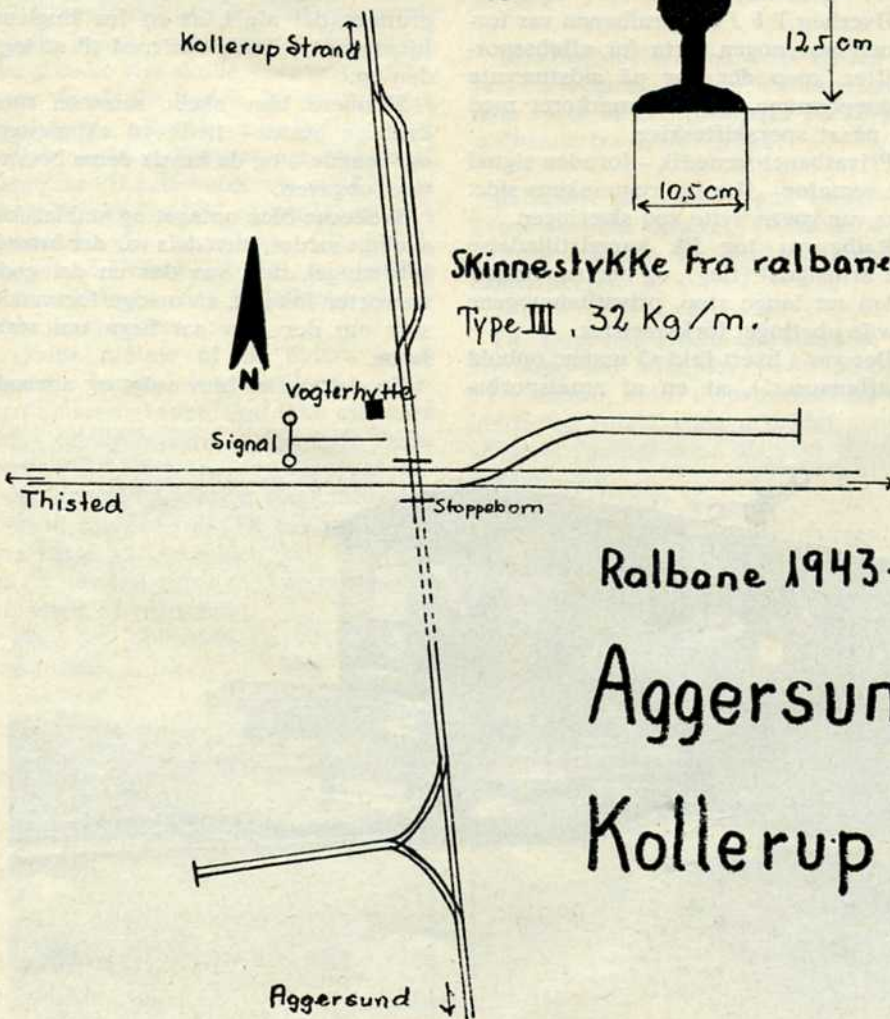
⑬13 8.3
⑬11
⑬10

⑬11 Gartneriet "Bakken" 1.8
⑬10
⑬6 Aggersund
⑬2

Ialt 16,9 km.



Skindestykke fra ralbanen
Type III, 32 Kg/m.



Ralbane 1943-45

Aggersund havn -
Kollerup Strand.



Aflæsning i utide på ralbane syd for TFJ

tvivl om navneplade, med nummer 99-312, hvilket ifølge Obermayer's »Deutsche Schmalspurlokomotiven« medfører følgende identifikation:

Loko 99-311-99-313 er bygget til Bad Doberan - Kühlingsborn Eisenbahn i 1923, 1923 hhv 1924.

Udrangeret i 1945 (Det første) hhv anvendt som stationære dampkedler på fabrik i D R.

Maskinerne er Henschelmaskiner med byggenumre 19747, 19748 resp. 20223.

De er 4-koblede uden overheder, 2 cylindre med tryk 12 kg/cm², har Heusingerstyring, 3,5 m³ vand og 1,5 t kul.

Type 99 31 er bygget efter Mecklenburgs T 42.

Vognparken bestod af svære 4-akslede stål vogne med bogier og tipbare vognkasser.

Må karakteriseres som meget svært entreprenørmateriel evt. jernbanemassegodsvogne.

Alt materiel havde trykluftbremse, og togene fremførtes trykluftbremsede.

Pr. tog befordredes der 4 vogne, og der syntes kun at have været 2 træk, 8 vogne.

At der blot var 4 vogne pr. tog forstås, når vi ved, at de enkelte vogne rummede 22 m³ ral. Almindelig hovedregning siger, at der var en årsag til de tidligere omtalte jævnligt forekommende afsporinger.

Banens drift

Normalt kørtes 2 togpar pr. døgn og

den daglige transportmængde angives at være ca. 160 m³, altså nogenlunde fuldt læs.

Lokoerne tændte ofte ild i de brandfarlige omgivelser, lyng hhv nåletræer.

Uanset det svære materiel samt det svære spor var der tale om en ret urolig gang i sporet, og dette i forbindelse med utilstrækkelig ballast medførte, at vognenes tyngdepunkt - sporvidden var kun de nævnte 900 mm - kom i yderkanten af det tilladelige.

Officiel sabotage vil modstandsbevægelsen i Fjerritslev ikke vedkende sig, men det står fast, at der i hvert fald 2 gange er fjernet sveller i sporet ganske nært det sted, hvor banen, syd for vendesløjfen, løber ind til Aggersundvejen. Den ene gang lagde lokoet sig til rette på siden i grøften.

Diverse

Rubrikken, hvori kan opsamles det, der ikke kan findes bås til andre steder.

Skæringen med T F J f. eks.

Denne var etableret af T F J i form af et stjernekruds, ikke helt vinkelret.

Hverken T F J eller ralbanen var forsynet med nogen form for afløbsspor-skifter, men der var på sidstnævnte spærrebomme, der var markeret med en påsat sporskifteskive.

Privatbanetogene fik - foruden signal fra semafor - flag fra vogterskens side. Der var vogterhytte ved skæringen.

Ralbanens tog fik kørselstilladelse via armsignal (flag), og der var undertiden ret lange stop, privatbanetogene havde ubetinget forkørselsret.

Der var i hvert fald så mange ophold (kaffepauser!), at en af smalsporba-

nens lokoførere blev gift med en datter af »vogtersken«. Øst for vogterhytten, der selvsagt havde T F J's tjenestetefelefon indlagt, anlagdes af privatbanen et vigespor af hensyn til transporterne til ralbanen.

Udover en vis tilbageholdenhed fsv angår svar på spørgsmål vedr. banen mærkedes ikke nogen større aversion, når emnet var på bane. Dog kan om gartneriet »Bakken« 2 km nord for Aggersund fortælles, at der i 1944 blev dyrket jordbær på arealerne øst for banen nord for sporsløjfen, og at der var en yndet sport blandt plukkerne, at skille sig af med de dårlige bær netop når toget passerede, og på en sådan måde, at de ofte ved et uheld ramte personalet.

Banen ejede ikke en drejeskive, og remiseforholdene er det ikke lykkedes at få afklaret.

Slutning

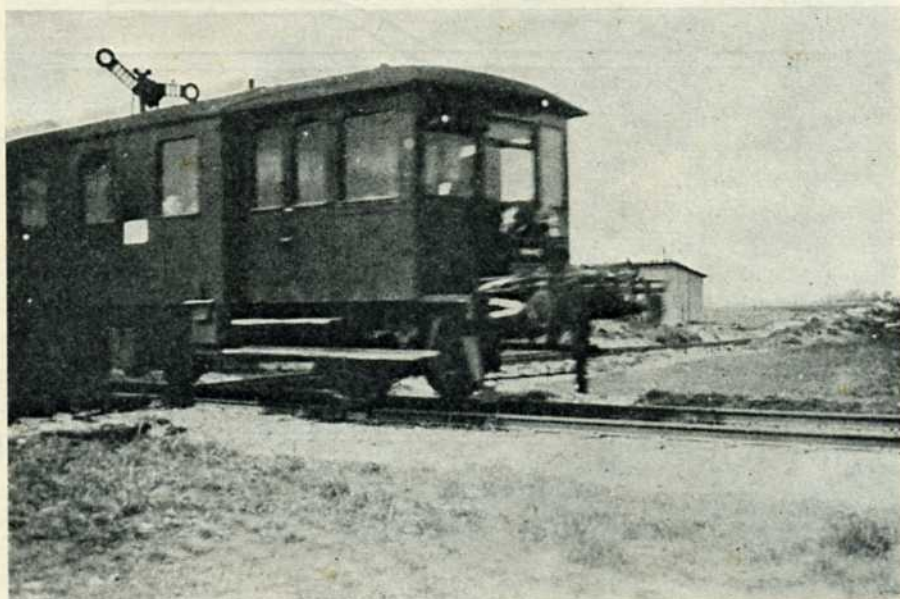
Banen blev fjernet efter krigen, selv om der er en del uenighed lokalt om dette.

Når det kan siges med bestemtthed, grunder det sig i, at en fra England hjemvendt frivillig var med til at tage den op.

Skinnere blev slæbt sammen med kraftige heste - tænk på skinnævgt og -længde - og de havde deres besvær med opgaven.

Svellerne blev optaget og stablet forskellige steder, men dels var der brændselsmangel, dels var der en del gode træsorter iblandt, så mange forsvandt, selv om der blev sat hegn om stablerne.

En del sveller blev solgt og anvendt



TFJ motortog passerer ralbanen over engene mod syd.

til lokale formål af beboerne, men det har ikke været muligt at fastslå, hvor skinnerne er endt.

18.

Fortsat fra side 13

ristfaciliteter, udgør øens centrum. Et fyrtårn står på det højeste punkt som et vartegn mod nord. Herfra kan man nyde udsigten til det store hav, hvor der er vand, vand og atter vand, så langt øjet rækker. I stormvejr et barsk sted at opholde sig, men i sommertid det mest vidunderlige.

Øvrige øer

De øvrige øer, som har baner, ligner på mange måder de beskrevne. På Juist findes en imponerende samling trækraft fra Talbot-fabrikken, sidst suppleret fra den nedlagte bane på Sylt.

Borkum er som nævnt den eneste ø, hvor der tillades biler. Derfor er banen også den eneste, der er i fare for nedlæggelse. Den er 8,6 km lang og dobbeltsporet, hvad der er nødvendigt med den imponerende trafikmængde, over 350.000 rejsende om året. Efter sigende skulle banen endnu eje 2 damploko, der ganske vist skulle være ubrugelige, men de skulle findes. De er forsynet med navne, »Emden« og »Dollart«.

Den sidste ø, Wangerooge, drives af Deutsche Bundesbahn og er 5,2 km lang. Den er fra 1897 og trafikeres af 4 dieselloko. Et damploko, DB 99.211, bygget af Henschel i 1929, er opstillet som minde om den i 1950'erne afsluttede dampepoke.

Denne omtale af de sidste smalsporede baner i Nordtyskland, undtagen museumsbaner, skal ikke afsluttes uden en opfordring til at lade ferieturen gå til Friesland. Jeg håber, at omtalen kan virke som en slags introduktion til turen. Skulle De foretrække at overnatte på fastlandet, kan De nemt nå de fleste af øerne med én om dagen, afhængig af tidevandet.

Prøv den oplevelse, De vil ikke fortryde det!

-tl-

LANDET RUNDT

DASF har sendt første strejkevarsel til DSB vedr. 80-90 stewardesser, der har krævet lige løn som DSB's mandlige ekstraarbejdere, og ikke løn efter Tjenerforbundets overenskomst. Tjenerforbundet påberåber sig forhandlingsret for stewardesserne, der regnede med, at deres organisationsforhold var i orden, da de blev indmeldt i Ekstraarbejdernes Forbund under DASF, men det kunne DSB ikke godtage.

★

De indsatte i landets fængsler kræver fribefordning på banerne til orlovsrejser i lighed med værnepligtige.

★

Sømændenes Forbund har sendt andet strejkevarsel for ekstramatroserne på alle DSB's færger og skibe på alle overfarter. Der kræves samme løn og arbejdsvilkår som det tjenestemandsansatte personale. Strejken kan begynde kl. 0.00 natten mellem den 25. og 26. juli.

★

Takstforhøjelser ved DSB vil fra efteråret udgøre 10 pct. På internationale ruter er en forhøjelse på 10 pct. godkendt fra 1. november.

★

Beboerne på strækningen Ballerup-Frederikssund kræver 20 min. drift indført allerede nu før strækningen elektrificeret.

★

På Køgebugtbanens forlængelse til Hundige har arbejdet været stoppet i 1½ måned, indtil dispensation fra arbejdsstop forelå, men arbejdet ventes alligevel færdigt som planlagt til september 1976.

★

Skibstilsynet har erklæret færgen på ruten Nakskov-Spødsbjerg for en dødsfælde på grund af bilisternes rygning på bildækket.

★

Jernbanearbejdernes Landsklub under DASF holder landsmøde i Esbjerg 1.-2. september.

Der kommer ingen ny Hadsundbro i første omgang. Arbejdet med fornyelsen af broens kørebane er udbudt til licitation. Det skal være færdigt 1. december i år.

★

Lukkelov-ankenævnet har sagt nej til supermarked på Helsingør st.

Fredensborg st. holder fremtidig lukket fra kl. 21.30-4.50 på grund af hærværk og urostiftere.

★

De rejsende på Hareskovbanen forudser, at banen med det materiel, der køres med og som snart er opløst, må køre som veteranbane, da udskydelsen af banens elektrificering stadig fortsætter.

★

Folketingsmand Kaj V. Andersen mener, at DSBs priser i restaurationer og togkiosker er for høje. Folk klager over priserne siger han, og han har derfor bedt monopoltilsynet tage sig af sagen og undersøge, om de høje priser er berettigede.

★

I tiden 23. september til 12. oktober arrangeres »Nordiska Järnvägsmannasällskapet« en jernbanestudierejse til Japan, hvor man vil få lejlighed til at studere de japanske baners meget moderne anlæg, bl. a. besøges JNRs forskningscenter og der køres på den hurtige Tokaidolinie.

★

Det er ikke sjovt at være nybygger i Danmark. Ej heller cowboy. Det har en mand fra de sydfynske Alpers sydvestlige købstad erfaret, da han ville forcere det store vand mellem Fyn og Als. Han ville med DSBs floddamper med samt sin firbenede ganger og prærievogn, men ak, DSB kunne ikke med en enkelt færge overføre både hest og vogn.

★

Fra køreplansskiftet den 29. september tager DSB sit nye supermoderne pladsbestillingsanlæg på Københavns Hovedbanegård i brug. Som nu skal det foretage alle reservationer til biloverfarterne, men desuden er det hensigten, at det også skal rumme plads-



Skønhed, De ikke aner

findes langs private baner

RICA AUTODELE

Rosengade 28 . Århus C . Telf. 06-13 14 33*

Specialforretningen med komplet lager

i Elco karrosseridele, skærme

lyddæmpersystemer samt NGK tændrør