

En dansk personbane sporvidde 600 mm

1948 - 1963 — Af SAG

Lad Dem nu ikke afskrække – vi har i dette blad mødt mange mærkelige former for jernbane.

Mere eller mindre obskøne, kan man måske vove at sige.

Men her er det regulært, det er virkelig en jernbane med persontransport. Det er tilmed en bane, der i sin driftsform er søgt tillempet en statsbanes forhold – og en statsbane var det.

Tag det nu alvorligt – det var en bane med stil over.

Indledning

Måske lidt banefjernt og ikke-fængslende, men alligevel, det må med.

Det drejer sig om banen mellem Kragsskovhede og Råbjerg nær Ålbæk.

Med udgangspunkt i 1930'ernes store arbejdsløshed lod arbejds- og socialministeriet anlægge lejre rundt i landet, lejre hvor unge arbejdsløse skulle have praktisk arbejdsstræning og teoretisk viden.

3 af disse lejre lå i området mellem Sindal, Ålbæk og Jerup.

Formålet med at lægge lejrene her var, at arealerne var særdeles velegnede for kultivering, der skulle senere oprettes en del husmandsbrug i området. Nordligst lå Råbjerglejren, ca. 2½ km nv for Napstjert. Mod syd, ca. 2 km sv for Jerup lå Jeruplejren, og endelig lå Mosbjerglejren ca. 4½ km stik syd for Råbjerglejren. Afstanden fra Mosbjerglejren til Jeruplejren var ca. 2 km.

Ved afslutningen af anden verdenskrig blev lejrene overdraget til fængselsvæsenet, der her ville samle ca. 2.300 »særlige« indsatte i en halvåben lejr. De nødvendige ændringer blev fuldført, så alt var klar 1948, der var dog kun brug for en del af de 2.300 pladser – heldigvis.

Opdelingen i 3 lejre, de relativt store afstande til/fra arbejdspladserne og det forholdsvis store samlede antal passagerer til befordring fordrede faktisk en form for kollektiv transport – og så opstod banen.

Beskrivelse

Banen blev officielt benævnt »Hedebanen« og havde en sporvidde på 600 mm. Længden var 6,5 km.

Spormaterialerne stammede fra efterladte tyske anlæg på Læsø, De ved

måske, at der skulle anlægges bane fra vest til øst på denne ø.

Der anvendtes skinner i 4-5 profiler, skinnevægte fra 10 til 17 kg/m. Banen startede i sin tid på Jerup station, hvorfra der lagdes spor til Jeruplejren – nu Kragsskovhede-lejren. – Dette spor var blot et anlægsspor, arbejds- og transportspor, der anvendtes til de samlede transporter. Det blev taget op, da disse transporter var slut.

Idet der henvises til skitse kan oplyses, at banen startede ved Kragerupskovhedelejren og passerede Jerup-Sindalvejen i niveau. Fulgte dernæst Vidjerisbækken en længere strækning. Mosbjerglejren lå i km 2,3.

I km 3,7 lå et tidligere Frøslev-vagtårn, og fra her til km 6,2 var der et nordgående, snorlige stræk. Fra km 6,2 til km 6,5 var der højrekurve.

Banen startede ved Kragsskovhede i kote 8 og nåede kote 12 ved km 2,7. Resten var vandret bane frem til km 6,5.

Denne sidste strækning (km 2,7 – km 6,2) gik gennem helt uberørt hedeteren med grupper af birketræer, den skærer gennem rimmer og dobber, der forløber i nordvest – sydøstlig retning.

Anlægstidspunktet står ikke helt klart, men der fandtes i september 1948 ekspropriation sted af et privat område i km 0,3-1,1.

Første køreplan trådte i kraft i februar 1949, men da var strækningen til Mosbjerg forlængst taget i brug.

Det resterende anlæg var besværligt og tidkrævende, idet der mellem rimmerne måtte foretages fuldstændig afgravning af tørvejorden og efterfyldes med sand, der var endvidere på dette stræk en del gennemløb for grøfter og afvandingskanaler.

Banens åbning

Banen blev åbnet officielt som en rigtig jernbane.

Med alt, hvad dertil hører. Om det så var en udspændt snor ved Råbjerg, så var den der.

Behængt med grankogler, det passede til omgivelserne.

Indvielsestoget blev fremført af motordræsinen »Baskervilles hund«, det var, takket være en afsporing, stærkt forsinket.

Faste anlæg

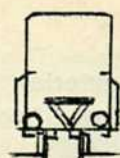
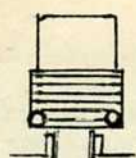
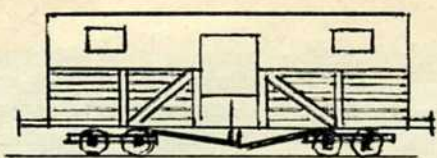
Ved Mosbjergvejen var anlagt et sidespor samt en fliseperon, hvortil førte en sti.

Ved Råbjerg var anlagt et sidespor samt bygget en lille remise til et diesellokomotiv.

Ved Kragsskovhede var anlagt et sidespor, ligesom der i et træskur var plads til et diesellokomotiv.

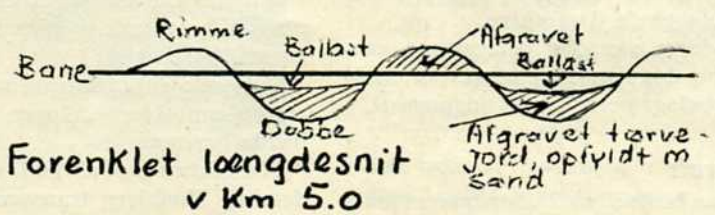
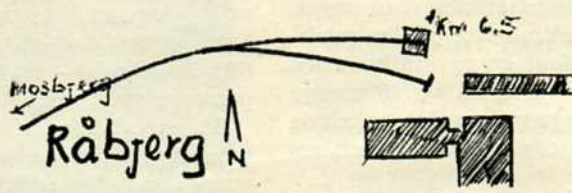
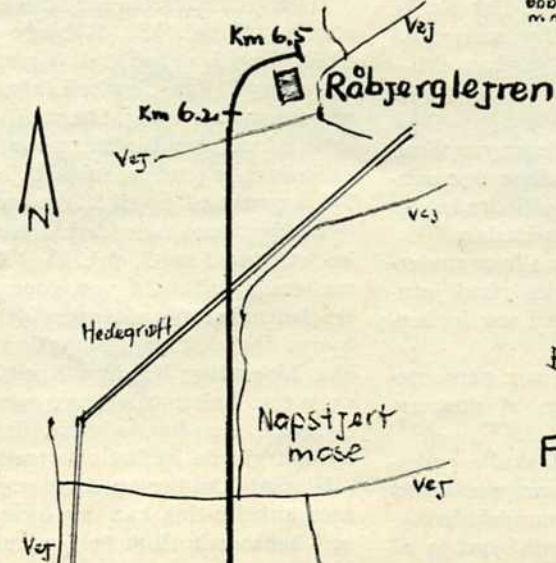


Kragsskovhede – 600 mm baneforløb mod v.-nv., vel 100 m vest for remisen. Foto: SAG.



Skitse af lukket personvogn (Ikke målet)

600 m.m.

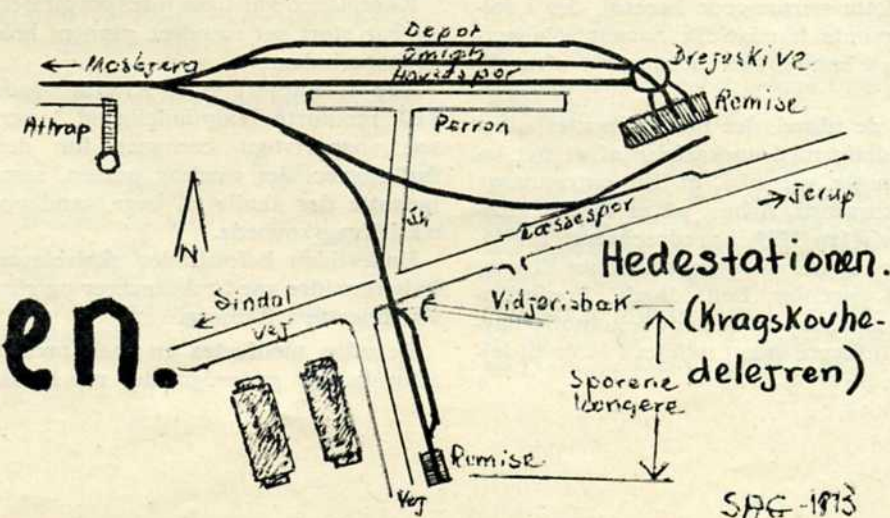
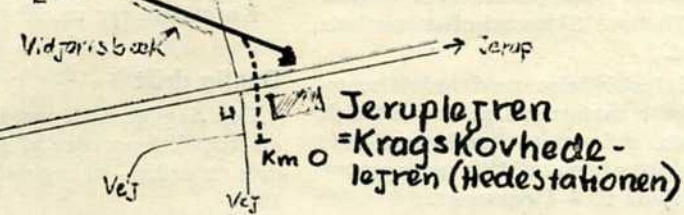
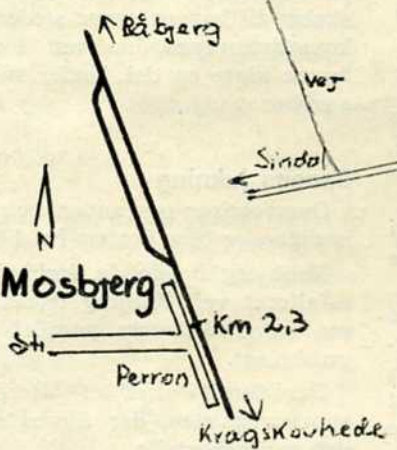


Hede-banen



Beliggenheds-skitse omfattende div spor.
Hede-banen
Eskvær-Slyng
Bindslev mrgleje (transportable spor)

Mosbjerglejren Km 2.3



Hede-banen.

Skæringen her med Jerup-Sindalvejen gav ret hurtigt anledning til kvaler. En funktionær vinkede toget frem, når der ikke var trafik, men med vejtrafikens stigning blev det stedse vanskeliggere at finde et »hul« til toget. Besværet blev elimineret på den måde, at der blev anlagt en ny station nord for bemeldte vej. At så og så mange indsatte måtte passere vejen enkeltvis i stedet for pr. tog – det er en helt anden historie.

Ved denne nye station opførtes en muret remise med ikke mindre end 3 pladser med spor, samt – rigtig bane! – foranliggende drejeskive.

Endvidere var der perronspor, omløbsspor, depotspor og læssespor. Her til flisebelagt perron med adgangssti.

Trækraft

Denne bestod af 2 entreprenørlokomotiver fra Læsø.

Det ene var af fabrikant Hermann Möller, Wilhelmshafen, byggeår 1940, forsynet med 12 hk Humbolt/Deutz dieselmotor, tjenestevægt 2,8 t, åben førerplads.

I 1950 brød det andet – ikke nærmere beskrevet – diesellokomotiv sammen, og reservedele viste sig umulige at skaffe.

Da det i drift værende lokomotiv kun kunne trække 4 vogne pr. træk, og der var udsigt til hyppigere og tungere trafik, anskaffedes i 1951 et brugt diesellokomotiv fra Kastrup Maskinfabrik, byggenr. 49/41, 24 hk Humbolt/Deutz dieselmotor, tjenestevægt 4,0 t.

Det var forsynet med åben førerplads, der imidlertid af lejrens værksted blev ændret til lukket førerhus. Samme sted blev påmonteret projektorer af hensyn til kørsel efter mørkets frembrud.

Den i forbindelse med indvielsestoget omtalte motordræsine, der officielt benævntes skinnebus, var bygget over et chassis af en BMW personvogn. Havde plads til 4-5 personer.

Dette særprægede køretøj, der i folkemunde hurtigt fik navnet »Baskervilles hund«, blev udrangeret efter få år.

I de tilbud, der blev indhentet i forbindelse med anskaffelse af et nyt lokomotiv var bl.a. et fra entreprenør Bechsgaard, Århus, på et Frichs lokomotiv fra 1939, hovedrepareret i 1946, samt et fra entreprenørfirmaet Trigon, ved ingeniør Bent Bøgh, Frederikshavn, dette sidstnævnte lokomotiv havde tidligere været udlejet i 3/4 år til lejren.

Vognmateriel

Til persontransport – banens fornemste opgave – anvendtes åbne bogievogne med faste bænke midt i vognene i disses længderetning. Det skulle nøje påses, at der sad lige mange på hver bænkeside – højt tyngdepunkt – lille sporvidde – der var plads til 24 personer pr. vogn.

Bogierne bestod af undervogne til almindelige tipvogne, og disse »personvogne« var således ikke affjedrede.

Som kobling anvendtes kæder.

Den yderste jernbjælke i hver undervognsside var påsvejet en rund jernplade i hver ende, bjælken var forlænget ca. 400 mm.

Lignende arrangement var påmonteret lokomotiverne. Ingen af vognene havde bremse.

Fra slutningen af 1951 skulle endvidere til Mosbjerg transporteres »indearbejdende«, hvorfor 7 mandskabsvogne blev forsynet med overbygning af jernplade, ligesom der blev monteret skydedør i den ene side og 2 vinduer i hver vognside.

2 vogne forblev åbne a.h.t. godstransporterne.

Endvidere rådedes over en særlig tjenestevogn, 2-akslet, karosseri af et tidligere »Salatfad«. Blev dog efter få års forløb udrangeret og erstattet af en bogievogn, hvis vognkasse var bygget helt af træ, og som var isoleret mellem indvendig og udvendig beklædning. Var oprindelig bygget til fødevaretransporter.

Voggen kunne på den kolde årstid opvarmes, idet den kunne udstyres med en elvarmer, der kunne tilsluttes stikkontakter i remiserne i Råbjerg hhv i Kragsskovhede.

Køretiden var ca. 25 minutter.

Daglig drift

Den daglige drift var baseret på dels en inspektionsordre af november 1948, dels en ordre – et regulativ – af februar 1949.

Køreplanen var også foreskrevet heri og var stort set uændret gennem hele driftsperioden.

Tog 1, Råbjerg 6.30, Kragsskovhede 7.00, medførte i almindelighed 1 persontransportvogn beregnet for den funktionær, der modtog posten, samt indsatte der skulle til læge, tandlæge o.l. i Kragsskovhede.

Undertiden befordredes skoleelever, hvis forældre var funktionærer og som var bosatte i Råbjerg.

Desuden medførtes en med presenning dækket godsvogn, der var læsset

med mælkejunger fra Råbjerg landbrug til Jerup mejeri. I samme vogn transporteredes visse landbrugs- og gartneriprodukter o.l.

Toget returnerede fra Kragsskovhede som tog 3, kl. 9.30, Råbjerg ank. kl. 10.00. Tog 3 var blandt de små tog, mens tog 2, Kragsskovhede afg. kl. 8.00, var dagens store tog. Det medførte indsatte såvel som funktionærer til både indendørs- og udendørs arbejder, ofte 7-8 vogne med op til 200 passagerer.

Til fyraften kørte denne store styrke retur med tog 5, ank. kl. 17.00. I den mellemliggende tid var vognmateriellet henstillet på sidesporet ved Mosbjerg. Der kørtes jævnlige særtog, f. eks. biograftog Råbjerg-Kragsskovhede og retur. Lokomotivførere var egnede indsatte, der havde visse privilegier, hvilket gjorde jobbet eftertragtet.

Vi skal ikke her opremse regulativet, men enkelte ting kan dog have interesse i henseende til at belyse banens forhold.

Togledelse foregik fra Kragsskovhede, benævnt »Hedestationen«.

Grundregel: – Sikkerheden går forud for hurtigheden.

Kun lokomotivføreren må opholde sig på lokomotivet under kørsel.

Det var strengt forbudt at stige på resp. af under kørsel.

»Under kørsel skal de indsatte iagttagelse en sømmelig og stilfærdig optræden. Der må ikke råbes eller vinkes til forbipasserende eller til andre arbejdsfolk.«

Uheld eller ulykker forskånedes banen for, omend der var næsten daglige afsporinger. De store vogne »klemte« hinanden af sporet, selv om kendskabet til banens svage steder, via lokomotivførerens indlevelen i kørslen, kunne klare en del. Under sneforhold gav banen op.

Banens lukning

Overvejelser om anden befordringsmuligheder blev drøftet fra 1962.

Mosbjerg havde da forbindelse pr. asfalteret vej, Råbjerg ligeledes, selv om en med banen parallel vej var grusbelagt.

Der forelå altså et alternativ til sportransporten, der tilmed efterhånden var bekostelig.

Fra 25/1 1963 overtog 2 brugte DSB-busser befordringen.

Straks herefter solgtes alt materiel – såvel spor som rullende materiel – til firma Mejer Antonsen som skrot.

