

Afskedstur på 5 privatbaner

Den 31. marts 1968 var en bitter dag. En bitter banedag i hvert fald. Ikke mindre end 265 km af Danmarks privatbanenet blev denne dag slettet af landkortet. 0 km heraf blev godsbane og formentlig også 0 km veteranbane, selv om Bryrup-Silkeborg nok kunne have fortjent denne sidste skæbne.

A propos godsbane. Rødkærsbro-Kjellerup var stærkt fremme i billedet her, men en nærmere undersøgelse viste, at sporets tilstand ved fortsat brug ville kræve en investering af mellem ½ og 1 million kroner, og dette kunne godsbanetanken ikke mestre. — Sporet var nemlig ringe, og der var i de sidste måneder — trods fast hastighedsnedsættelse — et betragteligt antal skinnebrud.

Endelig også den indledende bemærkning, at datoen — 31. marts — ikke er

lørdag den 30. marts, og der blev den følgende dag holdt revision m. v. på alle stationerne.

Rejseformen

er noget særpræget på den måde, at det — bl. a. banernes geografisk spredte beliggenhed in mente — slet ikke var muligt at frekventere mere end HBS samt yderligere én strækning. Køreplanen blev derfor lagt på en hel anden og utraditionel vis, nemlig denne, at næsten samtlige de dagblade, der optræder i de respektive baners opland, blev anskaffet.

Det blev et vægtigt materiale, et bogstavelig talt meget vægtigt materiale, adskillige kg, og spalter i hundredvis.

Det blev samtidig et ret alsidigt bilde, der rullede op for den, der blev sat på opgaven at skille klinten fra hveden.

Hveden får De i uddrag serveret her, men betänk under læsningen, at nok er det koldt og nøgternt beskrevet, men det er en nekrolog.

Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane

Her valgte man den udvej, at stoppe mens legen var god, at stoppe forinden banens forsikring udløb ved midnat, og dette medførte, at togene 414/415 Grindsted-Troldhede-Grindsted, 415 Grindsted-Kolding og 416 Kolding-Troldhede aflystes. Herigennem endte materiellet af togene 414 og 415 i Grindsted og kørtes som særtog til Kolding.

Et tomt tog skulle det være, men det blev det ikke, der var passagerer med, og der var afskedstagen og afskedskig.

Der var også afskedstagen om lørdagen, da banens formand og direktør på en godstogstur hilste af med stationernes personale, ja der var egentlig allerede afskedsstemning søndagen i forvejen, da Kolding Lokomotiv-Klub pr. damptog — DSB F-loko med TKVJ materiel — kørte Kolding-Grindsted og retur, med vandvogn efter toget, som et blad skrev, vandvogn i form af loko vandpåfyldning via redningskorps undervejs.

Fra banens side var der i øvrigt stille efter en død i stilhed, og man må da også fastslå, at den mest omfattende avisomtale viedes efterfølgeren, de nye rutebiler og bilruter, der fra mandag morgen søgte at udfylde banens plads. Ruter der var delt ud til forskellig side.

Fra TKVJ bevæger vi os nord på til

Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane

hvor man ikke havde forsikringsproblemer eller anden form for tidnød. Banen standsede som foran nævnt allerede den 30. marts. De sidste aftentog, der normalt krydser i Vestbirk, mødte denne aften hinanden i Tønning. Begge tog oprangeret som 3-vognstog, SM-SP-SM. Mærkeligt nok var der mod Silkeborg kun få rejsende, men et stort tal den modsatte vej.

Også her havde banebestyrelsen ønsket en død i stilhed, men ej heller her blev ønsket fuldt ud respekteret. Også her valgte direktøren — nu var det amtmanden, der var med — at sige farvel dagen før, men, lad os også nævne det, der var den malurt i bageret, at afskedsturen var en biltur. Retfærdigvis skal tilføjes, at også den sidste aften var banens direktør med, og da var det med tog!

Sidste aftenure var garneret med de sædvanlige ingredienser, masser af tilskuere (parkerede biler i hobetal!), knaldsignaler, blomsterbuketter og — i Vestbirk — musikalsk afsked fra højskoleelevernes side.

Fri-bane gæsterne må vi ikke glemme, de var også mødt op i hobetal, og mange var de blitzpærer, der blev ofret på formålet, nogen stationsforsinkelse kan ligefrem afskrives på denne konto. Men hvad, det var jo sidste tog.

Nogen spalteplads blev også i dette tilfælde ofret på banens efterfølger, rutebilen, men det var i relativt ringe omfang, det var banen, der beskæftigede tankerne — aviserne — og der blev givet klart udtryk herfor, spalte efter spalte, side efter side.

Det var en smuk bane, en ualmindelig smuk bane, der her gled ud af rækkerne, og der var da også i den sidste lange tid — flere måneder — et betydeligt antal rejsende, der rejste netop med det formål for øje, at se, eller endnu engang at se, denne bane.

Om så den i 11. time opståede tanke om at købe strækningen Bryrup-Silkeborg, damploko, personvogne samt et par skinnebusser, med oprettelse af veteranbane for øje, kan realiseres, står hen i det uvisse. Al mulig sympati fortjener tanken i hvert fald, en sjældent smuk jernbanestrækning vil herigenem i givet fald få mulighed for at bestå.

I Silkeborg ligger de to baner, der her lukker, diamentralt modsat. Bryrup-banen har sin perron yderst mod syd (og er ikke kommet med i perrontunnelmoderniseringen), mens SKRJ »parkerer« på gaden foran hovedbygningen.

Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro Jernbane

sluttede den 31. marts. Fyldte tog dagen igennem, men jo mere fyldte jo nærmere vi kom til den sidste runde — tog 124 fra Rødkærsbro kl. 22.40. Toget kom til Silkeborg lidt før midnatstimen slog, og var bl. a. beskiltet: »Farvel min ven, kom snart igen«. Et ønske, hvis sidste halvdel det nok kan knibe med at realisere.

De vil, dersom De kigger i køreplanen, mangle lidt af søndagens aftentoggang, der var nemlig foretaget et operativt indgreb, hvorved togparret Silkeborg afgang 21.25, Rødkærsbro 22.20 — 22.40, Silkeborg ankomst 23.42, blev det sidste.

Der var blandt befolkningen — og også rigt afspejlet i pressen — en varm følelse af, at det her var en bane, der havde været nær knyttet til sin egn og dens befolkning. Der var massefremmøde, Kjellerup kunne mønstre en perron sort af mennesker, og det var en stor perron, de havde i Kjellerup.

Der knytter sig til denne bane det i indledningen nævnte forsøg på at etablere delvis godsbane, og der kan her til føjes, at det er DSB, der fra man-

dag morgen har overtaget person- og godsbefordringen, alt pr. landevej selv-sagt.

Lad os holde destination nord og som den næstsidste tage Sæby-banen.

Nørresundby-Sæby og Ørsø-Aså

Med vajende faner og klingende spil gik banen ned. Rent bogstaveligt. Vajende både røgfaner og flag, spil i form af bl. a. et blåseorkester på Nørresundby lokalstation. Røgfanerne blev leveret af et damptog, der inkluderede et dieselloko, 12 2-akslede personvogne samt E nr. 76. Toget gik den 31. marts kl. 10.35 som særtog nr. 1025b fra Ålborg til Sæby.

Det var Aalborg Stiftstidende, der var primus motor i dette foretagende, og det viste sig, at ideen var prima, ca. 620 rejsende rummede toget.

Om hvilket tog — triumftog. Mellem Stå og V. Hassing standst og overfaldet af beredne indianere. Alle steder sort af mennesker, jo det var den rette sørgmuntre stemning, det der var lykkedes at fremmane. — Dronninglund, næsten uigennemtrængelige menneske-

masser overværede vandtagningen. — Skilte en gros. Det mest markante sagde: »Du havde netop rystet os så godt sammen«. Kras realisme lurer bag spøgen!

Alt besvær til trods nåedes Sæby med kun 15 minutters forsinkelse, og efter en lille times ophold returneredes til Ålborg som særtog nr. 1028b, afgang kl. 14.11 hhv. ankomst kl. 16.20.

Det var det helt store ekstraordinære nummer, men også de køreplansbundne opgaver var præget af folkeliv og afskedstagen. Allerede det sidste ordinære godstogs afgang fra Sæby kl. 18 den 28. marts blev noteret i bladene, og togene den sidste dag var overfyldte, tilskuernes tal var hertil også enormt. Materiellet af tog 337b returneredes Sæby-Ålborg som særtog 1336b (22.15—23.36) og ditto af tog 339b som særtog 1338b Sæby afgang 1.20, Ålborg 2.37. Det sidste altså på en ikke eksisterende bane. Hvad med forsikringen der?

Dette sidste togpar, en hel række SM og SP-vogne, befordrede i øvrigt også privatbanernes bestyrelse og direktør. Ørsø-Aså blev ikke virak til del, men

ser man i køreplanen, så var det jo ej heller megen toggang, der var beskåret denne lille banestump.

Sporoptagning forestår her som der, og her er der den mærkværdighed forbundet dermed, at arbejdet påregnes startet midtvejs, hvilket altså vil sige, at en form for trækraft ender i Sæby, sporløs, om man så må sige. Det bliver interessant at se, hvorledes den affære ordnes, enten optagningen så skal formidles af to købt LM-vogne fra Horsens, eller det bliver Ålborg Privatbanetrækraft, der vil ende i Sæby.

Broen over Voerså vil nok genopstå på OHJ, i hvert fald er der tanke om en sådan handel.

Om banemuseet i Vodskov, ja, det er også en tanke, der arbejdes med. En kreds af doværende borgere har sikret sig en del inventar m. m. fra strækningen, samt noget at ha' det i, så måske vi i fremtiden kan finde ånden fra 1968 der.

Om så springet ind i den fremtid, der nu begynder. De første læserbreve med overskrifter som »Trafikalt U-land« og lign. er allerede skrevet og læst, men

SKRJ		SØN- OG HLDG. Kørslen opfører 31/3 1968		78. Sæby-Ålborg (privat) FFJ		78. Ålborg-Sæby (privat)	
Takst	Århus H. 64	Århus H. 64	Århus H. 64	Århus H. 64	Århus H. 64	Århus H. 64	Århus H. 64
0	1.20	1.80	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80
1	1.80	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40
2	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40	6.00
3	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40	6.00	6.60
4	3.60	4.20	4.80	5.40	6.00	6.60	7.20
5	4.20	4.80	5.40	6.00	6.60	7.20	7.80
6	4.80	5.40	6.00	6.60	7.20	7.80	8.40
7	5.40	6.00	6.60	7.20	7.80	8.40	9.00
8	6.00	6.60	7.20	7.80	8.40	9.00	9.60
9	6.60	7.20	7.80	8.40	9.00	9.60	10.20
10	7.20	7.80	8.40	9.00	9.60	10.20	10.80
11	7.80	8.40	9.00	9.60	10.20	10.80	11.40
12	8.40	9.00	9.60	10.20	10.80	11.40	12.00
13	9.00	9.60	10.20	10.80	11.40	12.00	12.60
14	9.60	10.20	10.80	11.40	12.00	12.60	13.20
15	10.20	10.80	11.40	12.00	12.60	13.20	13.80
16	10.80	11.40	12.00	12.60	13.20	13.80	14.40
17	11.40	12.00	12.60	13.20	13.80	14.40	15.00
18	12.00	12.60	13.20	13.80	14.40	15.00	15.60
19	12.60	13.20	13.80	14.40	15.00	15.60	16.20
20	13.20	13.80	14.40	15.00	15.60	16.20	16.80
21	13.80	14.40	15.00	15.60	16.20	16.80	17.40
22	14.40	15.00	15.60	16.20	16.80	17.40	18.00
23	15.00	15.60	16.20	16.80	17.40	18.00	18.60
24	15.60	16.20	16.80	17.40	18.00	18.60	19.20
25	16.20	16.80	17.40	18.00	18.60	19.20	19.80
26	16.80	17.40	18.00	18.60	19.20	19.80	20.40
27	17.40	18.00	18.60	19.20	19.80	20.40	21.00
28	18.00	18.60	19.20	19.80	20.40	21.00	21.60
29	18.60	19.20	19.80	20.40	21.00	21.60	22.20
30	19.20	19.80	20.40	21.00	21.60	22.20	22.80
31	19.80	20.40	21.00	21.60	22.20	22.80	23.40
32	20.40	21.00	21.60	22.20	22.80	23.40	24.00
33	21.00	21.60	22.20	22.80	23.40	24.00	24.60
34	21.60	22.20	22.80	23.40	24.00	24.60	25.20
35	22.20	22.80	23.40	24.00	24.60	25.20	25.80
36	22.80	23.40	24.00	24.60	25.20	25.80	26.40
37	23.40	24.00	24.60	25.20	25.80	26.40	27.00
38	24.00	24.60	25.20	25.80	26.40	27.00	27.60
39	24.60	25.20	25.80	26.40	27.00	27.60	28.20
40	25.20	25.80	26.40	27.00	27.60	28.20	28.80
41	25.80	26.40	27.00	27.60	28.20	28.80	29.40
42	26.40	27.00	27.60	28.20	28.80	29.40	30.00
43	27.00	27.60	28.20	28.80	29.40	30.00	30.60
44	27.60	28.20	28.80	29.40	30.00	30.60	31.20
45	28.20	28.80	29.40	30.00	30.60	31.20	31.80
46	28.80	29.40	30.00	30.60	31.20	31.80	32.40
47	29.40	30.00	30.60	31.20	31.80	32.40	33.00
48	30.00	30.60	31.20	31.80	32.40	33.00	33.60
49	30.60	31.20	31.80	32.40	33.00	33.60	34.20
50	31.20	31.80	32.40	33.00	33.60	34.20	34.80
51	31.80	32.40	33.00	33.60	34.20	34.80	35.40
52	32.40	33.00	33.60	34.20	34.80	35.40	36.00
53	33.00	33.60	34.20	34.80	35.40	36.00	36.60
54	33.60	34.20	34.80	35.40	36.00	36.60	37.20
55	34.20	34.80	35.40	36.00	36.60	37.20	37.80
56	34.80	35.40	36.00	36.60	37.20	37.80	38.40
57	35.40	36.00	36.60	37.20	37.80	38.40	39.00
58	36.00	36.60	37.20	37.80	38.40	39.00	39.60
59	36.60	37.20	37.80	38.40	39.00	39.60	40.20
60	37.20	37.80	38.40	39.00	39.60	40.20	40.80
61	37.80	38.40	39.00	39.60	40.20	40.80	41.40
62	38.40	39.00	39.60	40.20	40.80	41.40	42.00
63	39.00	39.60	40.20	40.80	41.40	42.00	42.60
64	39.60	40.20	40.80	41.40	42.00	42.60	43.20
65	40.20	40.80	41.40	42.00	42.60	43.20	43.80
66	40.80	41.40	42.00	42.60	43.20	43.80	44.40
67	41.40	42.00	42.60	43.20	43.80	44.40	45.00
68	42.00	42.60	43.20	43.80	44.40	45.00	45.60
69	42.60	43.20	43.80	44.40	45.00	45.60	46.20
70	43.20	43.80	44.40	45.00	45.60	46.20	46.80
71	43.80	44.40	45.00	45.60	46.20	46.80	47.40
72	44.40	45.00	45.60	46.20	46.80	47.40	48.00
73	45.00	45.60	46.20	46.80	47.40	48.00	48.60
74	45.60	46.20	46.80	47.40	48.00	48.60	49.20
75	46.20	46.80	47.40	48.00	48.60	49.20	49.80
76	46.80	47.40	48.00	48.60	49.20	49.80	50.40
77	47.40	48.00	48.60	49.20	49.80	50.40	51.00
78	48.00	48.60	49.20	49.80	50.40	51.00	51.60
79	48.60	49.20	49.80	50.40	51.00	51.60	52.20
80	49.20	49.80	50.40	51.00	51.60	52.20	52.80
81	49.80	50.40	51.00	51.60	52.20	52.80	53.40
82	50.40	51.00	51.60	52.20	52.80	53.40	54.00
83	51.00	51.60	52.20	52.80	53.40	54.00	54.60
84	51.60	52.20	52.80	53.40	54.00	54.60	55.20
85	52.20	52.80	53.40	54.00	54.60	55.20	55.80
86	52.80	53.40	54.00	54.60	55.20	55.80	56.40
87	53.40	54.00	54.60	55.20	55.80	56.40	57.00
88	54.00	54.60	55.20	55.80	56.40	57.00	57.60
89	54.60	55.20	55.80	56.40	57.00	57.60	58.20
90	55.20	55.80	56.40	57.00	57.60	58.20	58.80
91	55.80	56.40	57.00	57.60	58.20	58.80	59.40
92	56.40	57.00	57.60	58.20	58.80	59.40	60.00
93	57.00	57.60	58.20	58.80	59.40	60.00	60.60
94	57.60	58.20	58.80	59.40	60.00	60.60	61.20
95	58.20	58.80	59.40	60.00	60.60	61.20	61.80
96	58.80	59.40	60.00	60.60	61.20	61.80	62.40
97	59.40	60.00	60.60	61.20	61.80	62.40	63.00
98	60.00	60.60	61.20	61.80	62.40	63.00	63.60
99	60.60	61.20	61.80	62.40	63.00	63.60	64.20
100	61.20	61.80	62.40	63.00	63.60	64.20	64.80

Sidste dags køreplaner for fem privatbaner

lad nu noget mere vand løbe i stranden, lad nu efterfølgerne få en reel mulighed, forinden vi fælder dommen.

Og så mangler vi kun — kun er egentlig et malplaceret ord i den forbindelse — men never mind, vi mangler så kun sporvognsbanen på Mols.

Ebeltoft-Trustrup Jernbane

Sporvognsbegrebet er dog ikke hæftet på banen i relation til dennes drift, men alene med bund i fremtiden.

Den bund, at de københavnske sporvogne er, om man så må sige, normal-sporede, altså umiddelbart anvendelige på strækningen. Vel at mærke anvendelige i forbindelse med etablering af luftledning. Gravlev-Vibæk er ønskedrømmen, og det var også den tur, der søndag den 7. april blev tilbagelagt til fods af Sporvognshistorisk Selskab, den søndag hvor der lå 15 cm sne over hele Mols!

Sporvogne, det er måske fremtiden — ad åre — her og nu er det lukningen.

Enkeltbilletpris frem og tilbage på den sidste køredag, var det tilbud, der blev givet publikum, og i rigt mål benyttet.

Her lå køreplanen ret for. Køreplansende i Ebeltoft, og på den sidste dobbelttur deltog såvel bestyrelse med amtmanden i spidsen som direktør. Endvidere deltog medarbejdere og pensionister, og der var bagefter afslutning på »Vigen« i Ebeltoft. Ved banens anlæg var der festmiddag i Trustrup, så var det naturligt at slutte »festen« i Ebeltoft.

Mod en normal søndags i alt ca. 200 rejsende, var der i flere af den sidste dags tog op mod 150 rejsende, altså alt

i alt nogle gange de normale maksimale 200.

Der måtte et trevognstog til i sidste runde, og så var der trængsel. Inde som ude. Der var afskedstagen med og uden tårer, med og uden fotoapparater. Der var så megen trængsel og alarm, at en forsinkelse på 10 minutter blev oparbejdet forinden toget nåede Trustrup. Dog, DSB viste storsind og ventede på det sidste forsinkede ETJ-tog, der endnu engang vendte i Grenå, for derfra at returnere mod enden, mod Ebeltoft. Alt inden midnat.

Spejderne i Ebeltoft slog den sidste mønt på elendigheden, førstedagskuveter — eller hed det sidstedagskuveter? — i anledning af banens forsvinden.

Og så var den sidste bane »i hus«. Regelmæssigheden er slut, likvidation, skinneoptagning, salg m. m. samt hvad dette fører med sig af uregelmæssigheder resterer. Men det er en hel anden historie.

I indledningen blev der lovet læseren en beskrivelse i uddrag, og den er på sin vis uanstændig kortfattet, men betænk, at bladet skal indeholde andet end denne nekrolog. Betænk endvidere, at de 5 baner — de 4½ bane — allerede hver for sig har fået en i hvert tilfælde nogenlunde omfangsrig nekrolog.

Nu har disse baner ydet deres indsats i landets husholding, en indsats på godt og ondt, men en, i hvert fald set i samfundsmæssig synsvinkel, særdeles gavnlige indsats.

Og bilisterne, ja, de vil vel glæde sig over alle de niveauskæringer, der her forsvinder. Alene TKVJ skulle jo være banen med 275 overkørsler.

Om så antallet af trafikuheld falder, er en anden ting.

18.

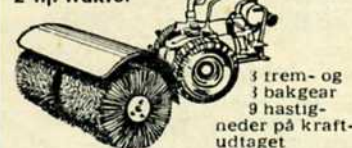
Spare- og Lånekassen Hobro

Det går fejende let

Irus Universal

Danmarks mest solgte

2-hj. traktor



3 frem- og 3 baggear
9 hastigheder på kraftudtaget

7-9-12 HK 4 taks M.A.G. benzinmotor

B. WULFF & SØN

Godthåb, Roholmsvej Albertslund
Tlf. (01) 64 73 33
Afd. for Jyll. (086) 2 17 55 Haubro 121
Afd. for Fyn og Jylland syd:
(09) 48 Asperup 275

Skanderborg

IDE-MØBLER

H. SMEDEGAARDS EFTF.

Rich. Jørgensen

Banegårdsvej 13 - Skanderborg

Telefon 52 06 86

Moderne møbler og tæpper for
nutidshjem

Damerne går til...

MØLLEGADES FRISØRSALON

v/ Lisbeth Pedersen

Mølleg. 57 - Skanderborg - Tlf. 52 06 02

1. kl.s moderne hårpleje samt
sidste nye frisurer

Vi handler i...

Christensens Tobaksforretning

Adelg. 61 - Skanderborg - Tlf. 52 07 52

Stort udvalg i cigarer - tobakker - vine
- spirituosa samt rygeartikler

Mejeriudsalget

v/ Agnete Laursen

Banegårdsvej 6 - Skanderborg

Tlf. 52 00 23

Alt i 1. kl. mejeriprodukter samt
lækkert brød og kager

God instruktion
forebygger mange ulykker