

Diesellokomotivet SB M 4 på rutsjetur i Støvring

Skrevet af Niels Nørgaard Nielsen med gode råd fra Asger Christiansen og Bent Ravnild

I 1934 bestilte Skagensbanen deres første store diesellokomotiv til at supplere banens damplokomotiver. Dieseldrift var billigere end damp, først og fremmest fordi der kun skulle en mand til at køre et diesellokomotiv og ikke to som i et damplokomotiv. Et diesellokomotiv skal heller ikke fyres op i flere timer inden afgang. Banen havde brug for god trækraft til at trække de tunge tog, der foruden passagerer befordrede store mængder gods, navnlig fisk. Ydermere er lokomotivet tænkt som trækraft af hurtigforbindelse mellem Skagen og de nye røde lyn-tog, der indsattes fra Frederikshavn til København i maj 1935 samtidig med Lillebæltsbroens åbning. Der blev afgivet ordre til A/S Frichs i Århus om at levere et eksemplar af deres nyudviklede ”firkantede” diesellokomotiv med en maskinkraft af ikke færre end 550 HK. Lokomotivet havde en længde på 9,5 meter, vejede 53 ton og kostede 180.000 kroner. Denne type lokomotiv blev leveret til adskillige privatbaner, men aldrig til DSB. Skagensbanen havde allerede to mindre diesellokomotiver og et benzindrevet, og derfor kom dette, det fjerde motordrevne, til at hedde SB M 4. Havde det ikke været for, hvad der skete 24. februar 1935, kunne dette lokomotiv nok ikke have skrevet sig ind i Støvrings historie, men et sammenstød af uheldige omstændigheder gjorde, at lokomotivet skrev sig ind i Støvrings historie.

Alle prøver af motoren havde inden montering i lokomotivet vist, at den, der var beregnet til at yde ikke mindre end 550 HK, opfyldte de krav, man kunne stille til den. Også efter færdiggørelsen var maskinen testet på fabrikkens område og ydermere med royal deltagelse så sent som dagen inden det skulle leveres til Skagensbanen, idet Kronprins Frederik besøgte Århus 23. februar 1935, hvor han blandt andet besøgte Frichs, og fra Hammelbanegården i Carl Blochs Gade kørte ad det 1100 m lange forbindelsesspor med SB M 4 til Frichs.



Skagensbanens SB M 4 fotograferet i 1970'erne. Billedet venligst stillet til rådighed af Asger Christiansen

Dieselmaskinen kørte fra Århus klokken 8.30 med kurs mod Frederikshavn, hvor det skulle afleveres til Skagensbanen. Hele vejen kørtes med 70-75 km's fart undtagen på strækningen Langå-Randers, hvor farten var sat op til 80 km. Der blev gjort en halv times ophold i Randers, inden turen gik videre nordpå. Under kørselen blev maskineriet tilset af tre ombordværende montører, der konstaterede, at maskinen fungerede ganske udmærket.

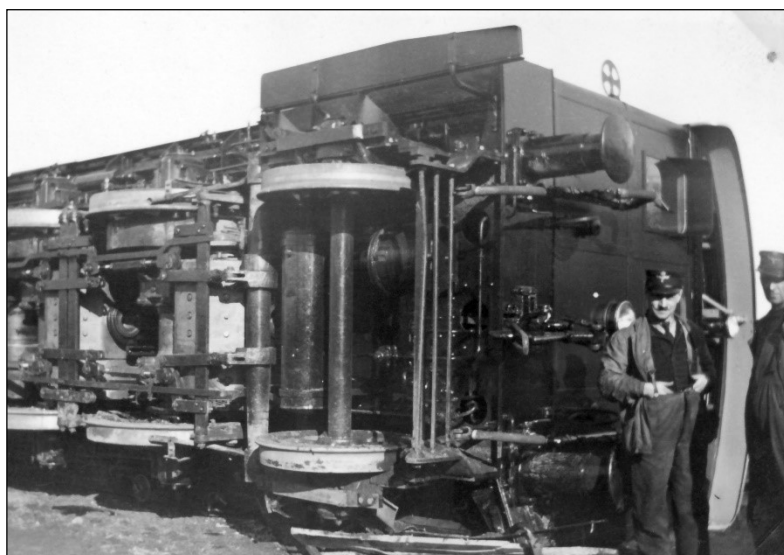
I det forreste førerrum befandt sig otte personer: Trafikinspektør Gustav Hansen, Århus, driftsbestyrer M. C. Hansen, Skagen, ingeniør Floor fra A/S Frichs, der styrede op mod Støvring, og statsbanelokomotivfører Donby, der var med som ansvarlig og stedkendt lods for at holde øje med kørslen og signalerne. Endvidere var Skagensbanens tekniske konsulent ingeniør Kier og en journalist fra Århus til stede. I det bageste rum befandt sig de tre montører.

Klokken 11.15 var man nået til Støvring. Her skulle man krydse toget, der afgik fra Aalborg kl. 10.40. Dette tog skulle ind på det ligeud gående kraftige spor 2, hovedsporet, medens diesellokomotivet syd fra skulle dreje til venstre ind på vigesporet, spor 1, tættest ved stationen

for at afvente persontogets passage. Man skal huske, at der på daværende tidspunkt ikke var dobbeltspor på strækningen mellem Randers og Aalborg. Persontoget fra Aalborg ventede ved stopsignalet 900 meter nord for stationen ved Katvadgård.

Afsporing ved pakhuset

Folkene på diesellokomotivet var i følge DSB orienteret om, at der skulle ske en krydsning sted i Støvring, men her må være sket en fatal misforståelse, idet det uanfægtet fortsatte med 70 til 80 km's fart. Cirka 50 meter syd for stationen var det sporskifte, der ledte trafikken enten ad hovedsporet ligeud eller drejede det ind på vigesporet. Idet lokomotivet kørte over det, er det forreste af de fem hjulpar, de såkaldte forløbere, hoppet af sporet, mens de andre hjul blev på sporet. Diesellokomotivet har, samtidig med at der blev bremsset af al magt, derefter på den måde kørt omtrent 200 meter, hvor det foran stationen passerede nogle overgange, hvor de udlagte sveller blev fuldstændig knust, og flere steder på sporet kunne man efterfølgende finde løsrevne bolte og møtrikker fra skinnesamlingerne. Da det lidt nord for stationen skulle passere endnu et sporskiftesystem, nemlig til sporet indtil pakhuset, gik det helt galt, idet de forreste afsporede hjul drejede ind ad pakhussporet, mens selve lokomotivet med sine 53 ton fortsatte sin fremdrift ligeud. Her blev skinnelegemet fuldstændig sprængt. Begge skinner sprang som kunne det være tændstikker, og på en strækning af flere meter blev skinnerne revet op og kastet ud fra deres normale leje. Lige nord for pakhuset væltede det store lokomotiv om på siden med et brag og lagde sig tværs over skinnerne.



Det væltede lokomotiv

Lokomotivets besætning tumlede rundt

Da den 53 ton tunge maskine væltede, var farten, trods opbremsningen, ganske betydelig. Passagererne blev slynget rundt mellem hinanden. Værst gik det ud over de otte mand i førerkabinen.

Nogle sekunder forinden var de fleste vel klar over, at det ville ende galt. Maskiningeniør Kier sprang op og hagede sig fast i noget i loftet, medens de øvrige holdt fast ved, hvad de kunne få fat på.

Idet maskinen væltede, blev ingeniør Floor og værkstedsleder Nielsen klemt ned mod bunden af de andre, og Floor beskadigede den ene hånds langfinger. Inventaret bestod kun af lette ting, så som kurvestole og lignende, der ingen skade forvoldte ved at blive slynget over på passagererne.

Trafikinspektør Gustav Hansen fortalte umiddelbart efter ulykken: ”Jeg kan roligt betegne det som et mirakel, at vi alle slap levende fra uheldet. Vi mærkede ved indkørslen til stationen, at lokomotivet gav sig til at slingre og rulle. Vore tanker kredsede straks om, at nu var alt forbi - jeg regnede i hvert fald i de få sekunder, der gik forud for ulykken, bestemt med, at ingen kunne komme godt fra det her. En uhyggelig følelse var det at mærke den store masse uden kontrol. Selv ved jeg, hvor meget, der skal til for at bremse et løbsk lokomotiv - og så skete det - rundt mellem hinanden blev vi hvirvlet som lette bolde - og kom så til os selv. I sandhed forunderligt, at ingen havde taget alvorlig skade. Jeg tør nok sige, at det ikke var morsomt, og



SB M 4 er bevaret og står på jernbanemuseet i Ryomgård. Her ses hvordan førerhuset ser ud den dag i dag

det var et held, at det gik så godt, som det gjorde. Vi stod otte mand ude i det kombinerede fører- og bagagerum, da det forreste hjulpar løb af sporet. I begyndelsen var vi vist ikke klar over, hvad der ville ske, men så gik der nogle få sekunder. Jeg vil dog sige, at for mit vedkommende føltes de lange, og så lagde vognen sig ned på siden. Vi var væltet. Jeg følte kun et: At det gjaldt om hurtigst muligt at komme ud fra vognen. Den ene dør kunne vi ikke åbne, for den lå ned mod jorden. Den anden kun-

ne vi heller ikke åbne, for den svævede 4½ alen over vore hoveder. Hvad gør man så? Knalder en rude. Det gjorde jeg i hvert fald, og det varede ikke længe, før vi alle sammen var ude. Men lokomotivet holdt, og det var vi glade for. Det viser altså, at de nye stålvogne fra Frichs kan tåle at vælte, og alligevel klare sig”.

Afsporingen set fra stationen

Stationsforstanderen i Støvring stod på perronen og så diesellokomotivet komme. Han var straks klar over, at der måtte være noget i vejen, da det slingrede stærkt, men han anså det dog ikke for absolut givet, at der ville ske noget med lokomotivet. Det gjorde der imidlertid. Farten på diesellokomotivet har, efter øjenvidners udsagn, været temmelig høj. På stationen var der samlet en del mennesker, der ventede på persontoget nord fra. Med rædsel betragtede de det røde lokomotiv, der kom farende. Det slingrede og huggede i skinnerne med et frygteligt spektakel, både fra de afsporede hjul, der huggede i skinner og sveller og fra de hvinende bremses. Gnisterne føg op fra skinnerne, det hvinede og peb, og alle på stationen troede, at der var sket en katastrofe, da toget ud for pakhuset væltede med et brag.

Alarmering af Falck og DSB Aalborg

Personalet på stationen slog øjeblikkeligt alarm til Falcks Redningskorps i Aalborg og til Statsbanegården i Aalborg. Den første alarmerende melding til Falck lød på, at lokomotivet

var væltet, og at man frygtede, at en halv snes mennesker var bleven kvæstet eller dræbt, og der blev straks fra redningsstationen i Aalborg udsendt tre ambulancer, der hylende fór ud ad Hobrovej og gav anledning til rygter om en stor katastrofe. Bagefter sendtes Falcks kranvogn.



Trafikinspektør Gustav Hansen knaldede en rude og alle kravlede ud

De ombordværende kommer ud og forbindes

Det viste sig heldigvis, at ingen mennesker var kommen videre til skade, og de forskrækkede passagerer i lokomotivet kunne kravle ud fra det væltede lokomotiv med hele lemmer. Blandt øjenvidnerne på Støvring

Station var lettelsen naturligvis stor, da man så alle elleve mand stå friske og raske ved det væltede lokomotiv, og der blev givet meddelelse til banegården i Aalborg om, at man ikke fik brug for nogen ambulancevogn, som allerede var indkoblet i hjælpetoget. Den blev rangeret ud igen, da den ikke skulle bruges.

Værst var det gået ud over ingeniør Floor og driftsbestyrer Hansen, der begge havde fået snitsår på hænderne samt lokomotivfører Donby, der havde kvæstet det ene håndled. Byens læge Arne Hjort, der meget hurtigt var kommet til stede, fik hurtigt forbundet de tilskadekomne. Da han nu alligevel var kommet til stede, tog han en hel del billeder - det er disse, som for en dels vedkommende illustrerer denne artikel.



De mange nysgerrige vanskeliggjorde oprydningsarbejdet

trang til nogen lang passiar. Man var som ved et mirakel undsluppet døden og alle havde mere eller mindre fået chok. Både fra Støvring og Aalborg var der straks vældig tilstrømning, og det varede ikke længe, inden der på Jernbanegade i Støvring holdt en lang række biler. På stationsterrænet strømmede folk sammen om det væltede lokomotiv, der blev grundigt beset fra alle sider. Det kneb at holde de mange nysgerrige borte fra sporene, og til sidst måtte Falck foretage en afspærring ved hjælp af reb. Det hjalp, og nu kunne oprydningsmandskabet i fred komme i gang med arbejdet med at bringe orden i alt det kaos, ulykken havde medført.



Hjælpetoget, der ses til højre, er ankommet. Billedet er venligst stillet til rådighed af Asger Christiansen

Nysgerrige fra nær og fjern

Så snart lokomotivet var væltet, styrtede tilskuerne til, sikre på, at alle i lokomotivet måtte være dræbt, men inden nogen nåede derhen, var de første allerede kravlet frem. I det forreste rum, hvor befandt sig otte personer, knuste man ruderne foran og kravlede ud her. De blev modtaget af tilskuerne med en regn af spørgsmål, men svarene lød knappe. Ingen af lokomotivets passagerer følte

Skader på lokomotivet

For almindelige øjne at se havde lokomotivet ikke taget videre skade. Vinduerne var splintrede, og der kunne konstateres enkelte buler hist og pist. I førerrummet var alt bleven kastet hulter til bulter.

Under lokomotivet flød en tyk strøm af den svære, fede dieselmotorolie, og akslen på de forreste hjul var, trods dens diameter på otte centimeter, bøjet en del, så den måtte skrues af.

At der ikke skete større skader på lokomotivet blev betragtet som en god reklame for kvaliteten af materiel fra A/S Frichs. Ingen af lokomotivets ædlere dele havde taget skade. Det var man også straks klar over, idet det efter uheldet blev nødvendigt at gå ind i det væltede lokomotiv og standse motoren, der uanfægtet af den voldsomme væltetur fortsatte sin taktfaste gang. Dagen efter blev det af et damplokomotiv fra Randers bugseret til Århus, hvor A/S Frichs skulle foretage de nødvendige reparationer, så det kunne afleveres til Skagensbanen.

Hjælpetoget fra Aalborg og oprydning

Det væltede lokomotiv lå med bagenden kun knap en meter fra gennemkørselssporet. Det var et held, at dette spor ikke blev spærret, for så var den øvrige togtrafik blevet kraftigt berørt og forsinket. Man kunne nu begynde på oprydningsarbejdet. Klokkeren 11.41 afgik hjælpetoget fra Aalborg med tre vogne, ladet med hjælpematerialer, blandt andet kraner og dunkrafte, og nitten minutter senere holdt det ved Støvring Station. Holdet, der skulle stå for oprydningen, var under ledelse af lokomotivmester Bendixen og bestod af DSB's kolonnearbejdere og nogle arbejdere fra Støvring. Der blev også sendt bud til Århus efter Statsbanernes store transportable kran, men den kom af ukendte årsager ikke frem. Tyve mand i alt gik i gang med at rejse den faldne kæmpe. Da man ikke havde nogen kran, der var stor nok til at løfte lokomotivet, måtte man grave ind under det og løfte det op lidt efter lidt ved hjælp af et sindrigt talje- og donkraftsystem og diverse støtter.

Hele eftermiddagen arbejdede man under stor forsigtighed med at rejse lokomotivet. Tre svære træbjælker blev gravet ned i jorden under lokomotivet. Til bjælkerne fastgjordes svære reb, og forsigtigt begyndte man at trække til. Da man havde fået lokomotivet hævet en lille smule fra jorden, kunne bjælkerne ikke holde til det voldsomme ryk. Atter måtte man grave pæle ned. Dette arbejde tog hele eftermiddagen. Det blev ledet af maskiningeniør Mensa, Århus. Også de ødelagte spor skulle ryddes, og en større arbejdsstyrke gik i gang med at grave dem op.

Allerede ved 22-tiden havde man fået det væltede lokomotiv rejst, og tre timer senere var det lykkedes at få det på sporet. Arbejdet med at få det beskadigede spornet på stationen gjort i orden blev derefter sat i gang. Der blev arbejdet hele den efterfølgende dag med et voldsomt tempo på udbedringen, og i løbet af aftenen blev de bøjede skinner rettet ud, hvor det lod sig gøre, og hvor de var blevet for bøjede, blev nye skinner indsat. Ved vigesporene nord for stationen, hvor skinnerne flere steder var slået helt over, blev der lagt nye skinner ned.

Hvad gik galt?

Efterfølgende blev det fastslået, at lokomotivets bremsesystem var i orden før uheldet og havde været slået til på fuld kraft, da de forreste hjul blev afsporet i sporskiftet. Man regnede endvidere ud, at der måtte være sket et uheld med bremserne, når lokomotivet har kunnet køre cirka 250 meter, inden det væltede. Der blev fremsat den formodning, at der kunne være sket skade på bremsesystemet netop i det øjeblik, det forreste hjulpar hoppede af sporet, idet det voldsomme stød havde beskadiget bremserne. Det blev fastslået, at sporskiftet havde været indstillet rigtigt, så toget ledtes ind på vigesporet, og at skinnerne havde været i orden.

Som nævnt først i denne artikel var der uenighed om, hvorvidt personalet på lokomotivet på forhånd havde fået besked om, at der var passage af to tog på Støvring Station. De sagkyndige mente, at lokomotivet var kørt ind på sidesporet med for stor fart og ikke har kunnet tage den skarpe kurve her. Der var røster fremme om, at en eller anden tjenestemand havde forsømt at give lokomotivets besætning besked om, at der skulle krydses i Støvring. Ingeniør Floor har derfor regnet med, at han med sædvanlig fart kunne suse forbi stationen. Han fastholdt, at der ikke var givet ham besked om, at der skulle foretages en krydsning i Støvring. Fra ledelsens

side var krydsningen dog fastlagt, og uden for Støvring Station holdt da også et tog nord fra og ventede på, at dieseltoget skulle køre ind. Hvad lodsens Donby mente, ved vi ikke.

Bent Ravnild, der har virket som sikkerhedschef ved Skagensbanen i mange år, skriver 2015: "Uanset en underretning om krydsningen, enten i form af angivelse i særtogets køreplan eller i form af en særlig underretning om ny eller forlagt krydsning er togets sikkerhedsansvarlige (Donby) blevet "underrettet" via Støvring Stations indkørselssignal, da toget nærmede sig dette. Dette signal har ved indstillet togvej til krydsningssporet, spor 1, været stillet til at vise "Kør frem", og jeg må gå ud fra som Støvring Station beliggende på en hovedbane, at signalet har været udstyret med også den nederste arm, der så har været vandret for at vise lokoføreren, at der kun var signal til indkørsel (forsigtig kørsel) og ikke til at fortsætte igennem stationen med høj fart. Der er selvfølgelig den mulighed, at signalet endnu ikke var stillet til at vise en køretilladelse, men har vist "stop". Men da det sydgående tog efter det oplyste holdt for "stop" nord for stationen, hælder jeg mere til opfattelsen med "kør frem" for SB M 4 sydfra. Da sporskiftet jo stod til krydsningssporet, er det helt sikkert, at signalet kun kan have vist "kør frem" og ikke "kør igennem", da signalet via signalanlægget var i mekanisk afhængighed af sporskiftet.

Men med hele otte mand i førerrummet har der været rigeligt til at aflede Donbys opmærksomhed, og det er efter min mening nok her, at årsagen til uheldet skal findes. Snakken er sikkert gået; måske ikke mindst om den flotte natur under og efter passagen af Lindenberg Å og skovarealerne deromkring. Op ad bakken mod Støvring er det gået i fin stil med høj fart, der var jo ingen vogne på til at hindre den høje fart. Den kraftige nedbremsning umiddelbart før sporskiftet i Støvring Stations sydende opfatter jeg som et tegn på, at enten Floor eller Donby først her har opdaget, at den var rivende gal med hastigheden".



SB M 4 på jernbanemuseet i Ryomgård. Der arbejdes på, at det skal renoveres, så det kommer til at se ud som i 1935

Lokomotivet skulle have været afleveret den 1. februar

Takket være lokomotivets stålkonstruktion havde det kunnet modstå den hårde medfart uden at blive væsentligt beskadiget. Den ene side af karosseriet var blevet noget trykket ind, men hele skaden var ikke større, end at den kunne udbedres, så Skagensbanen senere kunne få det leveret "så godt som nyt".

A/S Frichs måtte i den tid reparationen varedere betale dagbøder. I forvejen havde

lokomotivet kostet fabrikken penge nok. Det skulle nemlig have været afleveret den 1. februar, og med uheldet i Støvring, ville afleveringen blive yderligere forsinket, hvilket først skete så sent som 1. maj. En forsinkelse på tre måneder.

Det skal i øvrigt bemærkes, at "Frichs Firkantede" var kendt for sine dårlige køreegenskaber, navnlig ved kørsel i kurver, en arv det medbragte fra fabrikkens tidligere damplokomotiver, der var konstrueret efter samme lidt gammeldags og stive grundprincip. Man var fra Skagensbanens side allerede før købet opmærksom på, at der kunne være problemer i den retning, så

man forsøgte at holde leverandøren til ilden, så tekniske ændringer kunne foretages. Der blev ud fra erfaringerne med lokomotiver af samme type foretaget en del ændringer, og inden leveringen fastslog A/S Frichs, at alt var i orden, hvilket realiteterne ved afsporingen dog snart modbeviste.

2. maj skrev Vendsyssel Tidende: ”Skagensbanens nye lokomotiv ankom i aften ved 23-tiden til Skagen, og er nu officielt overtaget af banen. Forud havde lokomotivet foretaget i alt fem prøveture og havde bl.a. om eftermiddagen været en tur i Skagen. Lokomotivet har med glans løst sin opgave, idet det havde været forspændt indtil ti af Statsbanernes store bogievogne. Driftsbestyrer Hansen og Skagensbanens bestyrelse var i aften i Frederikshavn, hvor den officielle overtagelse fandt sted. Fra i dag indgår det ny lokomotiv i banens drift”.



SB M 4 på den gamle banegård i Frederikshavn juli 1975. Lokomotivet blev gradvist taget ud af drift, og i 1990 satte en omfattende maskinskade lokomotivet definitivt ud af spillet, og det blev overdraget til Dansk Jernbaneklub. Nu står det på Djurslands Jernbanemuseum i Ryomgård. Billedet er venligst stillet til rådighed af Asger Christiansen

Hvad nu hvis lokomotivet havde fortsat?

Man tør ikke tænke på, hvad der var sket, hvis lokomotivet ikke på denne meget uheldige måde var blevet standset på Støvring Station.

Vi skal jo huske på, at kun 900 meter længere fremme på sporet holdt et ventende passagertog. Oversigtsforholdene var dårlige, så hvis diesellokomotivet havde fortsat med 70 til 80 km's fart, er det vanskeligt at forestille sig, at et frontalt sammenstød kunne være undgået.