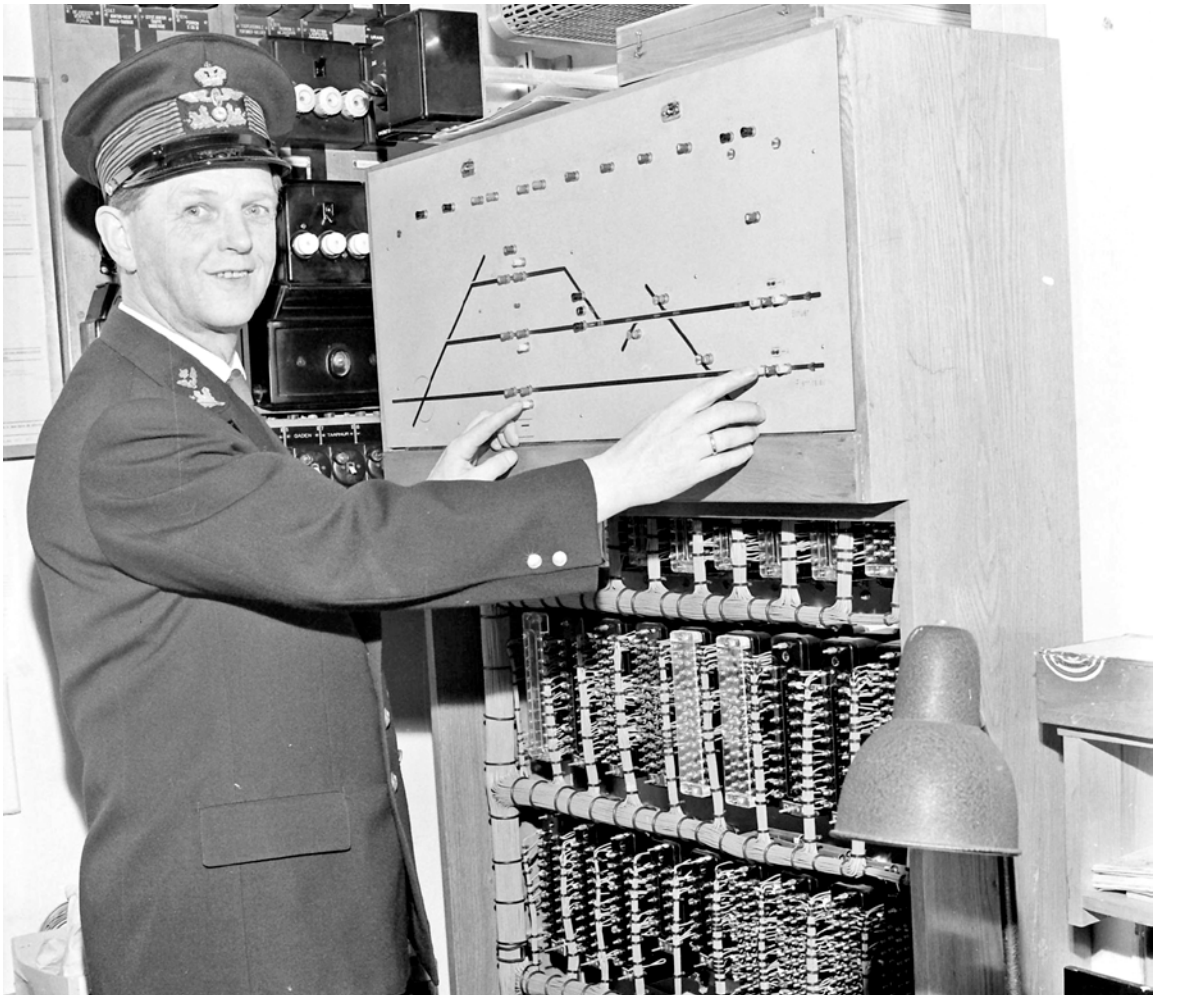
Fra hiv og sving til moderne relæteknik

af Ole Edvard Mogensen

Om systemskiftet på Thisted Station for 50 år siden.

I jernbanens barndom var der ingen tekniske hjælpemidler, der kunne sikre, at togene kørte sikkert og undgik at komme på kollisionskurs med andre tog eller afsporede i et sporskifte, der ikke var rigtigt indstillet. Det kom hen ad vejen – men ofte først efter bitre erfaringer i form af et uheld eller en ulykke.

Når et tog nærmede sig en station, var det ikke altid, der var et ledigt spor på stationen for det an-



Stationsforstander K. M. Pedersen betjener det nye sikringsanlæg i 1967. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

kommende tog. Sporet, som var tiltænkt det ankommende tog, kunne være optaget af et andet tog. Så var det vigtigt, at det tog, som der ikke var plads til, pænt ventede uden for stationen indtil der blev plads. Derfor blev der som noget af det første placeret et såkaldt indkørselssignal foran stationen. Det kunne vise »stop« eller »kør«. Normalt viste signalet »stop«; først når alt var klart til det kommende tog, måtte signalet ændres til »kør« – og kun når den fungerende stationsbestyrer havde givet lov til det.

Den fungerende stationsbestyrer, i daglig tale kaldet »den fungerende«, var manden med ansvaret. Det var ham, der bestemte, og ham, der havde ansvaret for, at alt gik rigtigt for sig. Han skulle sikre sig, at sporskifterne stod rigtigt, så toget kom i det rigtige spor, og han skulle se efter, at sporet var frit. Den fungerende var den, som på et givet tidspunkt havde vagten som stationsbestyrer. Det kunne være stationsforstanderen, men da han ikke kunne være der altid på en station, der var trafikeret fra tidlig morgen til omkring midnat – og det både hellig og søgn – fungerede også trafikkontrollører og trafikassistenter som stationsbestyrer. Den fungerende residerede på stationskontoret. Her havde han køreplaner, telegraf og telefon samt diverse journaler til notering af alt om sikkerhed og togenes gang.

Rangerlederen, der rangerer med privatbanens skinnebus, betjener et magnetaflåst sporskifte. Kassen i forgrunden indeholder den elektromagnetiske lås. Når den fungerende har låst sporskiftet op fra betjeningstavlen på stationskontoret, er der lys i lampen på kassen. Så kan rangerlederen se, at sporskiftet er låst op. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

Opgaven lyder umiddelbart ret enkel, men det var alligevel mere kompliceret end som så. På Thisted Station var der dengang to banestrækninger: Statsbanen til Oddesund-Struer og privatbanen til Fjerritslev. De to baner løb parallelt et langt stykke inden Thisted Station. Her var der ingen sporskifter, så her kunne de to baners tog ikke komme i karambolage med hinanden. Umiddelbart vest for overkørslen ved Dragsbækvej var der opstillet to indkørselssignaler, ét for hver banestrækning.

Lige efter Dragsbækvej var der adskillige sporskifter, som muliggjorde kørsel mellem de forskellige spor. Stod sporskifterne fra privatbanen, så der kunne køres ind i spor 1, kunne der gives signal »kør« til privatbanetoget. Stod sporskifterne for statsbanen, så der kunne køres ind i spor 2, kunne der gives signal »kør« til statsbanetoget. Og det endda på samme tid – men det forudsatte, at alle sporskifter stod rigtigt. Det skulle den fungerende sikre sig. Der var ingen teknisk afhængighed mellem signaler og sporskifter. Sporskifterne kunne populært sagt stå som vinden blæste – og der kunne alligevel stilles signal. Alle sporskifterne skulle omstilles på stedet og låses med en hængelås. Det sørgede en portør for. Når han havde stillet sporskifterne for et ventet tog i den rigtige stilling, meddelte han det til den fungerende.

Men det var ikke nok, at toget kom på ret kurs; sporet skulle også være frit. Det havde den fungerende også ansvaret for. Sporet ved perronen kunne han selv overse, men sporene ude i kurven ved Thisted Bryghus kunne han ikke overse, så her måtte han have en melding fra portøren om, at der var frit. Der var ingen teknik, som sørgede for, at der kun kunne stilles signal til et spor, der var frit.

Hvis privatbanens tog kom i spor 1 og statsbanernes tog i spor 2, var det nemt nok, men nogle gange kom et privatbanetog i spor 2. Så var det med

Indkørselssignalerne til Thisted Station. Signalet t.v. er for privatbanen og signalet t.h. er for DSB. Foto: J. Guldbæk Christensen / Jysk Model Jernbane Klub.

at sørge for, at der altså kun kom ét tog ind på stationen ad gangen. Statsbanetogene kunne også køre til og fra spor 3. Der var tre spor ved perronen, to banestrækninger og 11 sporskifter at holde styr på.

Når der var »krydsning« – det vil sige, at et tog, der for eksempel kommer fra Sjørring, skal møde et modkørende tog på Thisted Station – skulle den fungerende også sørge for, at toget til Sjørring ikke blev sendt afsted, før det modkørende tog var ankommet. Tilladelse til afgang til det afgående tog blev givet af den fungerende med signalstokken, populært kaldet »spejlægget«.

Når der var travlt, kunne der være nok at gøre. Begge baners tog kom som oftest på samme tid. Det gjorde de, fordi der så var kort ventetid for de rejsende, der skulle videre med den anden banes tog. Der kunne også være såvel persontog som godstog til stede på samme tid. Endvidere var Thisted endestation, så alle tog skulle have lokomotivet rangeret om på den anden ende af togstammen inden den videre færd.

Endelig futtede stationens rangermaskine lystigt rundt midt i det hele – og det gjorde den selvfølgelig, når togene var der. Den skulle rangere med de vogne, som togene kom med eller skulle have med. Der var ofte godsvogne fra den ene banes tog, som skulle videre med den anden. I damplokomotivernes tid skulle disse en tur på drejeskiven for at blive vendt.

Så der kunne ofte være et leben og en køren rundt på stationen. Sikkerheden beroede stort set udelukkende på den menneskelige faktor, men for det meste kørte det som smurt, og det hele gik godt – takket være et årvågent og ansvarsbevidst personale. Men det var ikke altid let. Værst var det under besættelsen. Her var der mørklægning, så det var meget vanskeligt at se sig for. Endvidere kom under besættelsen mange tyske militærtog – de såkaldte »enhedstog« – på et halvt hundrede vogne. De var så lange, at de var for lange til at være på Thisted Station. De måtte derfor i første omgang gøre holdt ved indkørselssignalet. Her blev toget delt og trukket ind ad

Et tog fra Struer ankommer til Thisted Station, efter at det nye sikringsanlæg er taget i brug. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

to omgange. Var der så nogle gange to tog af den størrelse på én gang, var der på stationen så mange vogne, at der næsten ikke var plads til at køre hverken frem eller tilbage.

Signalerne blev betjent fra et stativ, der var placeret udendørs på perron 1 ved stationsbygningen. På stativet var der to håndtag: Ét for signalet fra Sjørring og ét for privatbanen. Håndtaget stod gennem trådtræk i forbindelse med signalarmen på signalet. Trådtrækkene til de to signaler var ganske lange, og navnlig i vintervejr, hvor trådtrækket kunne være overiset, skulle der lægges kræfter i ved betjeningen. Det gik med hiv og sving.

Ud over togtrafikken var der også vejtrafikken at holde styr på. Ved overkørslen ved Dragsbækvej var der manuelt betjente bomme. De blev betjent af

stationens personale. Den, der betjente bommene, skulle være vågen, for der var to spor i overkørslen: Ét for DSB og ét for privatbanen. Hvis et tog netop var passeret på den ene banestrækning, kunne et andet tog være i anmarch på den anden bane. Så gjaldt det om ikke at rulle bommene op for tidligt, bare fordi ét tog var passeret.

Også her var sikkerheden fuldstændig afhængig af den menneskelige faktor. Der var ingen teknik, der aktiverede bommene, når der kom tog, og der var ingen signaler til at advare lokomotivføreren, hvis bommene ikke var rullet ned.

CENTRALSIKRING MED MODERNE RELÆTEKNIK

Da Thisted Station fik nyt relæsikringsanlæg, fik stationen centralsikring. Det vil sige, at der mellem sporskifterne og signalerne er en sådan afhængighed, at signaler kun kan vise »kør«, når alle sporskifter, som hører til den rute, der vises »kør« for, står i den rigtige stilling. Centralsikringen sørger også for, at de sporskifter, der indgår i ruten, ikke omstilles, når signal »kør« vises.

Sporskifterne blev desuden udstyret med elektrisk drev eller elektrisk magnetlås. Endvidere kom der sporisolationer til, som registrerede, om der var køretøjer ude i sporet. De gamle armsignaler blev afløst af lyssignaler.

Sikringsanlægget blev betjent fra et såkaldt centralapparat. Det er en sportavle, der er placeret på stationskontoret. Her vises signalers visning, sporskifternes stilling samt om sporet er besat eller frit. For afgående tog var der ved de tre perronspor anbragt elektriske lysafgangssignaler. De viste grønt lys, når et tog havde tilladelse til at afgå fra stationen.

Endelig var indkørselssignalerne fra begge banestrækninger samt lysafgangssignalerne sådan indrettet, at de kun kunne vise grønt lys, hvis overkørslen ved Dragsbækvej var sikret. Det vil sige, at bommene var nede og advarselssignalerne blinkede rødt.

Det hele kunne styres fra sportavlen på stationskontoret og var i forhold til det tidligere anlæg me-

Lysafgangssignalet var anbragt på lysmasten på perronen. Foto: J. Guldbæk Christensen / Jysk Model Jernbane Klub.

Trafikekspedient O. P. Munk giver afgang til Intercitytoget i 1979. Foto: Tage Skøtt.

get moderne og meget mere sikkert. Sikringsteknik i form af relæteknik havde nu i stort omfang erstattet sikkerhed baseret alene på den menneskelige faktor.

Efter at privatbanen til Fjerritslev var blevet nedlagt i 1969, blev spor- og sikringsanlægget ændret. Der var nu ikke mere brug for spor 1 til privatbanetogene; derfor blev statsbanen i 1974 ført ind i spor 1 – så var der ikke så langt at gå mellem tog og ventesal. Var det dårligt vejr, kunne de rejsende stå i læ under taget over perron 1. Spor 2 blev fjernet, og det tidligere spor 3 blev nu kaldt spor 2.

Da det nye sikringsanlæg blev taget i brug, var lysafgangssignalerne placeret der, hvor midten af toget ville holde. Det var der togføreren ville være. Dengang var der altid en togfører med togene. Det var populært sagt ham, der klippede billetter, men han havde også en sikkerhedsmæssig funktion. Han havde, som det hed, ansvaret for togets førelse og sikkerhed. Lokomotivføreren havde ansvaret for lokomotivets førelse og sikkerhed.

Det blev ændret i 1975, da DSB indførte et nyt sikkerhedsreglement. Nu blev det lokomotivføreren, der havde det sikkerhedsmæssige ansvar for toget. Derfor skulle signal til afgang fra 1975 gives til lokomotivføreren. Lysafgangssignalerne blev sat ud af drift, og »spejlægget« kom atter til ære og værdighed. Sådan var det indtil år 2004. Herefter har Thisted Station været fjernstyret fra en fjernstyringscentral; først fra Struer og siden fra Århus. Sikringsanlægget kan betjenes fra fjernstyringscentralen, og tilladelse til afgang gives ved en radiomelding.

Sådan vil det være nogle år endnu, men om føje år er også det historie. Når Banedanmarks nye signalprogram er ibrugtaget, har ny teknologi igen taget over. Signalerne langs banen vil være helt væk, og lokomotivføreren får informationerne på et display i førerrummet.

Ole Edvard Mogensen
Født 1952. Tidligere trafikregionschef hos Banestyrelsen og stationsleder hos DSB.