

en del af Hads-Ning Herreders Jernbane, Århus-Odder-Hou. Den nævnte delstrækning skulle efter beslutning allerede for 10 år siden have været nedlagt indenfor perioden 1966-76, men jernbanebestyrelsen har på en ekstraordinær generalforsamling vedtaget at udskyde nedlæggelsen af Odder-Hou strækningen indtil den 21. maj 1977. Denne vedtagelse godkendte ministerium, amt og kommuner, men om der nu skal ske en yderligere udskydelse af strækningens jernbanenedlæggelse, er et politisk spørgsmål», siger direktør Aagaard Frandsen, Hads-Ning Herreders Jernbane, Odder.

Jyllands-Posten, 5. august 1976.

Månedens foto

Fra krigens dage

I mine albums fandt jeg en dag et billede af fem trætte togmænd.

Minderne kom frem.

Det var en efterårsdag i 1944.

Billedet er taget om formiddagen på Ellidshøj station.

Vi var aftenen før kørt fra Randers ved 19.30-tiden. Det var tog 25, dagens eneste forbindelse mellem København og Ålborg. Den dag var tog 25 tidligt på den. Ankomst til Ålborg var som regel først omkring midnat.

Strækningen Langå - Randers var svær at komme forbi, navnlig ved Stevnstrup blev der lavet meget sabotage. Var man kommet over denne strækning, var det som regel kun ved Bjerregrav og mellem Svenstrup og Ålborg, at sabotørerne arbejdede flittigt.

Jeg kan huske, da krigen sluttede, at der mellem Svenstrup og Ålborg manglede ca. 100 skinnelængder. Man måtte tage det ene dobbeltspor og lappe det andet med. Det var ellers 60 kg skinner, der lå her. Til at begynde med kneb det med at sprænge de kraftige skinner, men da først modstandsfolkene fik plastisk sprængstof, kunne skinnerne ikke holde.

Månedens foto



En efterårsdag 1944 på Ellidshøj station. Fra venstre ses bremser Severinsen, togetjent Brunsgaard, pakmester Mundelstrup Hansen, togetjent T. W. H. Grandahl Andersen og togfører I. P. Jensen.

Nå, men vi kørte fra Randers og kom også godt forbi Bjerregrav, så blev vi standset i Ellidshøj. Stationsbestyrelsen meddelte os, at sporet var sprængt ved Skalborg, og han kunne ikke sige, hvornår vi kunne komme videre.

Vi måtte meddele de rejsende dette, der var vel omkring 125 ialt. Men de tog det med godt humør. Man var jo vant til lidt af hvert dengang, når man begav sig ud på rejse. Nogle enkelte rejsende foretrak at gå det sidste stykke til Ålborg, og resten hyggede sig, så godt de kunne, i kupeerne. Mange havde selv tæpper med, så der var ingen, der frøs, selvom vi var nødt til at »kni-be« for varmen. Vi vidste jo ikke, hvornår vi kunne komme videre, og vi skulle nødig løbe tør for vand på maskinen.

Klokken 5 om morgenen hørte vi stadig intet nyt. Vi blev derfor enige

om, da sulten meldte sig hos nogle rejsende, at vi måtte se, om kromanden var til at vække. Han var frisk. Der blev sat vand over til kaffe, og der blev lavet omeletter i lange baner. Han havde vist aldrig haft så stort et rykind fra morgenstunden før.

Vi havde den aftale med de rejsende, at såfremt strækningen blev farbar, blev der fløjtet med lokomotivet, og så vidste de rejsende, hvad det betød.

Først henad middagstid blev der meldt klar, men turen blev ikke lang. Vi kom kun til Svenstrup, så var det sket igen ved Skalborg. De rejsende måtte derefter selv sørge for transport til Ålborg. Jeg selv måtte gå fra Svenstrup til Ålborg og var hjemme ved 15.30-tiden.

Altså var vi 20 timer om turen fra Randers til Ålborg med tog 25.

*Togfører T. Grandahl Andersen
København H.*

Alt i tandteknik

Reparationer - Omstillinger og underforinger
Overenskomst med sygesikringen

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c . FA 880 - 839

damm's
radio

ALBERTSLUND

64 70 88

Service: 64 79 52