

Farvel til armsignalerne!

Tekst og fotos: Allan Støvring-Nielsen.



MR/D 17 som RV 3964 passerer det østlige I-signal i Borris den 10. september 2002.

De har stået der siden 1919. Knejsende mod himlen i al slags vejr i den stride jyske vestenvind. Vi taler om armsignaler – noget, som mange tror, for længst er forsvundet fra Danmarks moderne jernbanenet med dets strømledede hvide tog, hvor passagererne har forbindelse til omverdenen via både telefon, telefax og PC.

I en lille by i Vestjylland har tiden dog stået stille. De fleste kender Borris for Finn Nørbygaard og „Carl Ejnar Booking“, men for jernbaneentusiaster har den lille stationsby i de sidste knapt ti år været indbegrebet af jernbaneidyl. Det var nemlig det sidste sted i landet, hvor man kunne opleve armsignaler med tilhørende trådtræk og et rent mekanisk sikringsanlæg.

Hvordan kunne et sådant anlæg så overleve årtusindskiftet i en tid, hvor fjernstyring og automatisering vinder frem på det danske jernbanenet? Svaret er enkelt: Der var sjældent brug for det. Ved indgangen til 1990'erne var der stadig armsignaler i Ølgod, Lem, Ulfborg og Borris, hvor de tre førstnævnte var betjent af en lokal stationsbestyrer i hele eller dele af døgnet. Det var selvfølgelig temmelig ressourcekrævende at skulle have personale på de små stationer – et problem som bl.a. de tyske jernbaner fortsat lider under.

I Danmark hedder fremtiden imidlertid fjernstyring, så armsignalerne i Ølgod, Lem og Ulfborg blev i første halvdel af 90'erne erstattet af dagslyssignaler for både ind- og udkørsel. De gamle sikringsanlæg havde kun signaler for indkørsel. Afgangstilladelsen blev givet af stationsbestyrerens „spejlæg“ på grundlag af af- og tilbagemelding med nabostationerne. Med de nye relæbaserede sikringsanlæg kunne den vestjyske længdebane fra Esbjerg til Holstebro nu fjernstyres fra Esbjerg – dog eksklusive Holstebro station, som fjernstyres fra Herning.

At anlægget var modent til udskiftning ses her på nærbilledet af det østlige I-signals mastefod den 10. september 2002.

På banen mellem Herning og Skjern havde køreplanen i mange år været lagt an på krydsning i Kibæk, som ligeledes fjernstyres fra Herning. I praksis fungerede Borris som trinbræt, og DSB (Banestyrelsen var



endnu ikke opfundet) ville egentlig helst tage skridtet fuldt ud og fjerne vigesporet og sikringsanlægget. Grunden til, at det ikke skete, var forsvaret. Borris-lejren er et af forsvarets store øvelsesområder i Jylland, og militæret har af og til gjort brug af læssesporet i Borris i forbindelse med større øvelsesaktiviteter.

Anlægget fik lov at stå. Stationen var ubetjent, dvs. at for- og indkørselssignalerne konstant viste „Kør igennem“ i begge retninger. Afmeldingen af tog skete derfor over hele strækningen Skjern-Kibæk eller omvendt. Borris betragtedes blot som et farepunkt på den fri bane – et princip, der også blev benyttet på Thybanen indtil denne strækning i midten af december 2002 overgik til fjernstyring fra Struer.

I foråret 2000 blev der dog i en kort periode atter brug for det gamle anlæg i Borris. Lemvigbanens godstog var blevet for lange til at kunne krydse på de små stationer mellem Holstebro og Herning. Da godset skulle overleveres til DSB i Herning, valgte man derfor ofte at føre dem dertil via Skjern og dermed også via Borris. Tidspunktet for kørslen var imidlertid sammenfaldende med kultogets returkørsel fra Herningværket til Vestkraft i Esbjerg. Det betød så, at en mand fra FC



MR/D 78 som RV 3464 ankommer her til Borris den 3. september 2002. De tre lys i „juletræet“ er tændt og fortæller, at stationen er ubetjent.

MR/D 29 som RV 3456 under indkørsel til Borris fra vest den 3. september 2002.

MZ 1401 buldrer ud af Borris mod vest med tomme kulvogne fra Herningværket den 3. april 2000. Ved denne lejlighed var stationen betjent på grund af krydsning med Lemvigbanens godstog. Derfor står indkørselssignalet på stop.



Herning ofte måtte køre til Borris for at ekspedere denne ene krydsning, inden „juletræet“ (det trekantede signal „Stationen ubetjent“) atter kunne tændes. Allerede i starten af sommeren samme år indstillede DSB dog kørslen med kultoget, da Herningværket overgik til at fyre med gas og senere også træflis. Nogle måneder senere var VLTJ's godstog tilbage på strækningen Vemb-Holstebro-Herning, og kun de vante MR-tog fandt nu vej gennem den ubetjente station i Borris.

Efter mange års stille eksistens blev det valgt af Arriva som operatør på de midt- og vestjyske strækninger, der blev begyndelsen til enden for det gamle sikringsanlæg. I TIB („Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger“) står Borris opført som krydsningsstation, så da Arriva skulle lave deres køreplan, blev der i en stor del af døgnet budgetteret med fast krydsning i Borris! Eftersom Banestyrelsen hverken havde lyst eller råd til at bemane stationen, og da anlægget i øvrigt var i for dårlig stand til at blive brugt i daglig drift, søgte man om penge til en ny anlægstype, der kunne fjernstyres fra Esbjerg. At Arriva så senere ændrede køreplanen, så krydsningen nu igen ligger i Kibæk, var ikke nok til at omgøre beslutningen om de sidste arm-signalers skæbne. Det giver da også visse driftsmæssige fordele, at krydsninger kan forlægges til Borris i tilfælde af forsinkelser.





ØSJS MX 41 og VLTJ MX 26 med FX 6962 (Vemb-Skjern-Herning) holder for stop uden for Borris. Mellem Vemb og Herning kørte toget som regel via Holstebro, men hvis det nåede en vis længde, blev det omlagt via Skjern som her, den 28. marts 2000, hvor det skulle krydse C 7680 med tomme kulvogne fra Herningværket. Armsignalerne og begge godstog er i dag historie!

I sensommeren 2002 udførte Banestyrelsen en større sporombygning nord for Ringkøbing. Oprindeligt skulle transporten af skinner og sveller fra Fredericia udføres af TraXion, men da TraXion fik problemer med forsikringsforholdene, overgik opgaven til Railion. Da litra MZ ikke måtte køre nord for Skjern, klarede VLTJ den sidste bid fra Herning til Ringkøbing. Her ses VLTJ MY 28 med GF 8745 ved det vestlige I-signal i Borris den 20. september 2002.





Der måtte lægges kræfter i, når centralapparatet skulle betjenes. Den 7. maj 1998 var stationen ekstraordinært betjent i forbindelse med ekspeditionen af et militærtog.

Borris er nu blevet en helt normal, moderne landstation. Der er venterum, billetautomat og dagslyssignaler for ind- og udkørsel. Selve stationsbygningen har overlevet nedrivningsbølgen ved at blive solgt til det nærliggende Bundgaards Hotel. Meget inventar var allerede væk ved overtagelsen, men billetlugen og andre særlige kendetegn søges bevaret, så gæsterne kan opleve lidt af fordums jernbaneromantik.

For jernbaneentusiasten er fascinationen og atmosfæren ved det gamle stationsmiljø dog forsvundet for altid. Natten mellem den 24. og 25. november 2002 blev signalgivningingen afløst. Alle fire armsignaler blev taget ned, og stationens sporskifter blev aflåst med låsebolte og hængelåse. „Juletræet“ blev fjernet, så byen nu måtte nøjes med de helt almindelige juletræer af gran. Borris var nu officielt nedtrykket til trinbræt.

Denne status varede indtil årsskiftet, hvor det nye fuld-elektroniske sikringsanlæg kunne tillyses. Arrivas passagerer har nu fået en moderne station, der i døgn drift styres fra Esbjerg, hvilket i øvrigt nu også gælder Kibæk. Jernbanefotograferne har til gengæld fået et rejsemål mindre på landkortet, og Danmark er blevet et kulturhistorisk minde fattigere.

Dele af signal- og sikringsanlægget ventes at genopstå på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Her vil de besøgende få mulighed for at prøve armkræfter med de gamle signaler, men det bliver nu aldrig det samme som at stå ude i marken og se dem i virkelig drift. En æra er definitivt forbi!

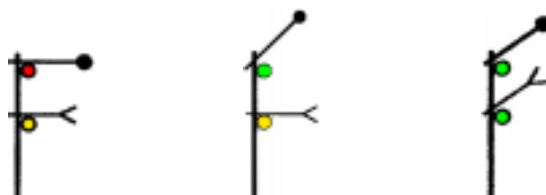
Forsignal



Kør forsigtigt

Hovedsignalet viser „Kør“ eller „Kør igennem“

Indkørselssignal



Stop

Kør

Kør igennem

„Kør“ betyder:

- Frit til togvejens endepunkt.
- Stands på stationen.
- Gennemkørende tog kan undlade at standse på stationer med hovedsignaler i udkørselsenden, hvis der er signal for viderekørsel.
- Den tilladte (lavest forekommende) hastighed i stationens indkørselsende er angivet i TIB, La eller særlig meddelelse.

„Kør igennem“ betyder:

- Frit gennem stationen.
- Den tilladte hastighed er som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse. Hastighedsnedsættelser afpasses efter standsignalerne.