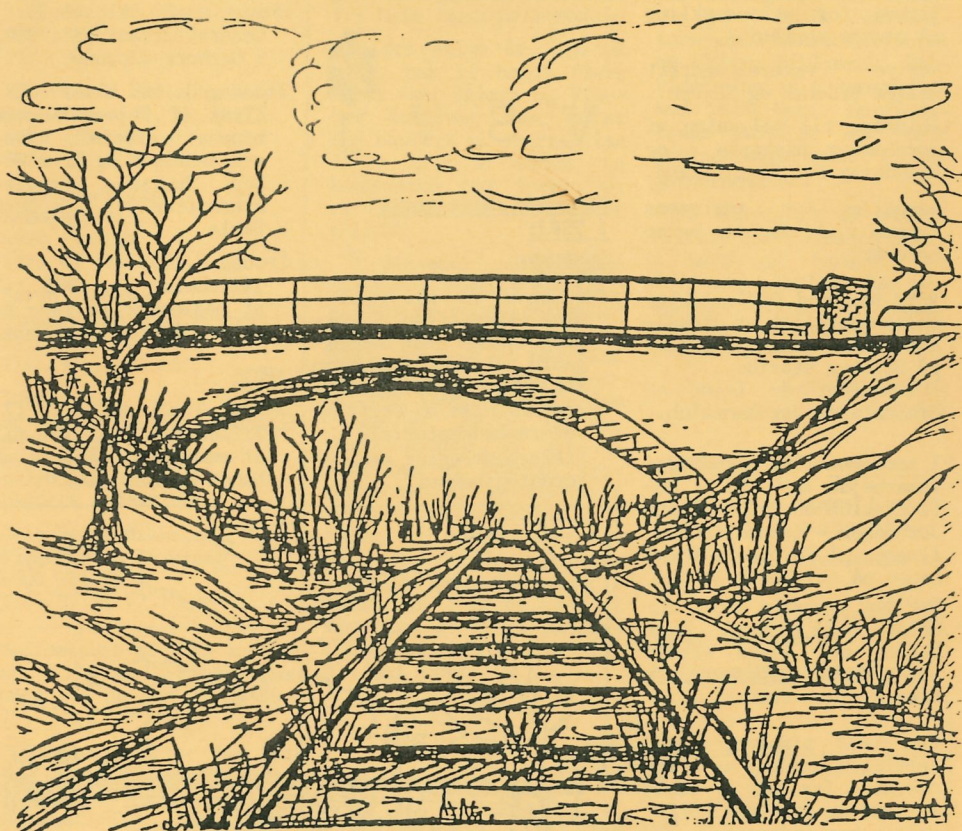
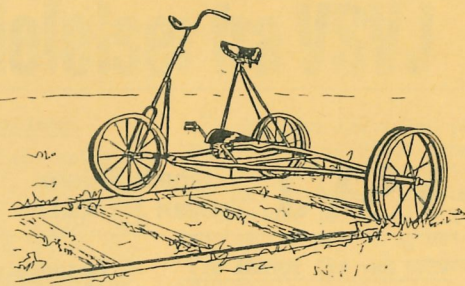
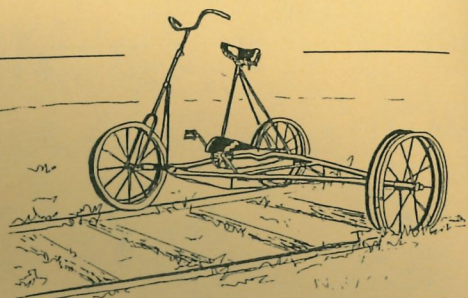


VSVJ Videbæk-Skjern
Veteran Jernbane



ÅRSSKRIFT 1992

VSVJ Videbæk-Skjern Veteran Jernbane



VSVJ har til formål at:

-restaurere og bevare jernbanestrækningen Skjern-Videbæk.

-give offentligheden mulighed for skinnecykling på nævnte strækning.

-drive veteranogdrift mellem Videbæk og Skjern.

-bidrage til belysning af jernbanens historie i og betydning for Vestjylland.

-arbejde for turismens fremme i de områder banen berører.

VSVJ har med DSB's tilladelse opstillet et diesel-elektrisk rangerlokomotiv på Herborg station. Lokomotivet er lejet af Himmerlands Jernbaneklub.

I sommeren 1992 har VSVJ i samarbejde med UNJ - Udflugtsklubben til Nedlagte Jernbaner - gennemført udflugter på Skjern-Videbæk-banen på skinnecykel.

Der har desuden været afholdt arbejdsdage, hvor banen, der visse steder var stærkt tilgroet, er blevet gjort farbar.

For 1993 planlægges offentlig udlejning af skinnecykler fra den 1. juni, såfremt de fornødne tilladelser kan indhentes. Desuden ønsker VSVJ i 1993 at påbegynde udskiftning af sveller og retablering af vejoverkørsler med henblik på veteranogdrift med let køretøj fra 1. juli 1994.

I forbindelse med banens 75 års jubilæum i 1995 er det VSVJ's målsætning at have fuldført en istandsætning, så Skjern-Videbæk banen kan befares af damplokomotiv.



V S V J

Kommende aktiviteter i VSVJ:

FEBRUAR

Tirsdag d. 23. kl. 19.30
Studiekredsaften i Herborg Skole. Jan Søndergaard, Lokomotivklubben KLK: "Restaurering, vedligeholdelse og drift af veteranbanemateriel. Sikkerhedsregler ved veteranogskørsel".

MARTS

Lørdag d. 6. kl. 10 - 17
Tilladelse fra DSB til at medlemmer må køre på banen Herborg-Kongsholm.

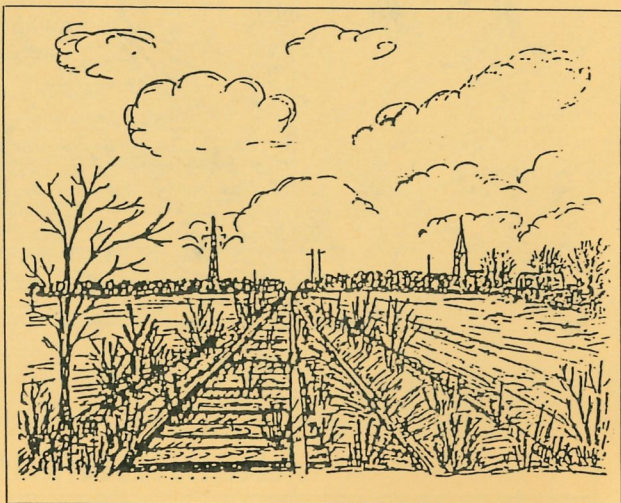
Onsdag d. 10. kl. 19.30
Generalforsamling i VSVJ i Herborg Klubhus.

Tirsdag d. 16. kl. 19.30
"Træk af Skjern-Videbæk banens historie", v/Søren Andersen og Egon Weber Paulsen. Studiekredsaften i Herborg Skole.

Lørdag d. 20. kl. 10 - 17
Tilladelse fra DSB til at medlemmer må køre på banen Herborg-Kongsholm.

APRIL

Søndag d. 25. kl. 10 - 17
Tilladelse fra DSB til at medlemmer må køre på banen Herborg-Kongsholm.



Meddelelser fra VSVJ

Nyt fra bestyrelsen.

Så er det første halve år gået for VSVJ, og hvilket halvår! Vi har fået en opbakning, som ingen har turdet håbe på. Vi er blevet modtaget positivt, både hos Skjern og Videbæk kommuner, DSB og ikke mindst hos den lokale befolkning. Vi har endvidere fået en pæn medlemsskare fra hele landet.

I det halve år, som er gået, har vi holdt flere møder med Skjern og Videbæk kommuner samt amtet med henblik på overtagelse eller leje af banen, og kommunerne har lovet, at vi får en afklaring først i 1993.

I december vedtog både Skjern og Videbæk kommuner at støtte vores skinncykel-projekt med 21.000 kr. hver, ligesom vi har fået 18.000 kr. fra tipsmidlerne til samme formål. Som følge af, at vi nu har nogle midler at arbejde med, har vi startet produktionen af skinncykler på produktionsskolerne i Skjern og Videbæk. Vi håber, den første prototype er klar til afprøvning i løbet af foråret, så vi kan have et antal skinncykler parat til udlejning 1. juni 1993.

Vi arbejder for tiden på højtryk for at finde frem til en udlejningsmodel, som kan fungere, ligesom vi arbejder på at få tilledelse fra politi og vejmyndigheder til at krydse vejene.

Blandt halvårets øvrige aktiviteter kan nævnes, at vi udover rydning af banen har arrangeret udstillinger på Videbæk Iværksættermesse Videbæk Bibliotek og Skjern Bibliotek. Endvidere har vi i samarbejde med Midt-West Husflidskreds afholdt en række studiekredsaftener med jernbaneemner.

Vi håber, at de sidste brikker kan falde på plads i løbet af foråret, så VSVJ som planlagt kan påbegynde offentlig udlejning af skinncykler 1. juni 1993.

Carsten Hansen
formand

KONTINGENT

Kontingentet bedes fornyet inden den 1. marts 1993.

Kr. 150,- for medlemmer over 18 år.

Kr. 75,- for medlemmer på 18 år og derunder.

Benyt vedlagte girokort!



DE DANSKE STATSBANER

Naturferie på dræsine

I Sverige er de gamle jernbanearbejder-køretøjer kommet til ære og værdighed på naturskønne nedlagte jernbaner. Den 55 km. lange jernbane ligger i Dalsland ca 150 km. nord for Göteborg.

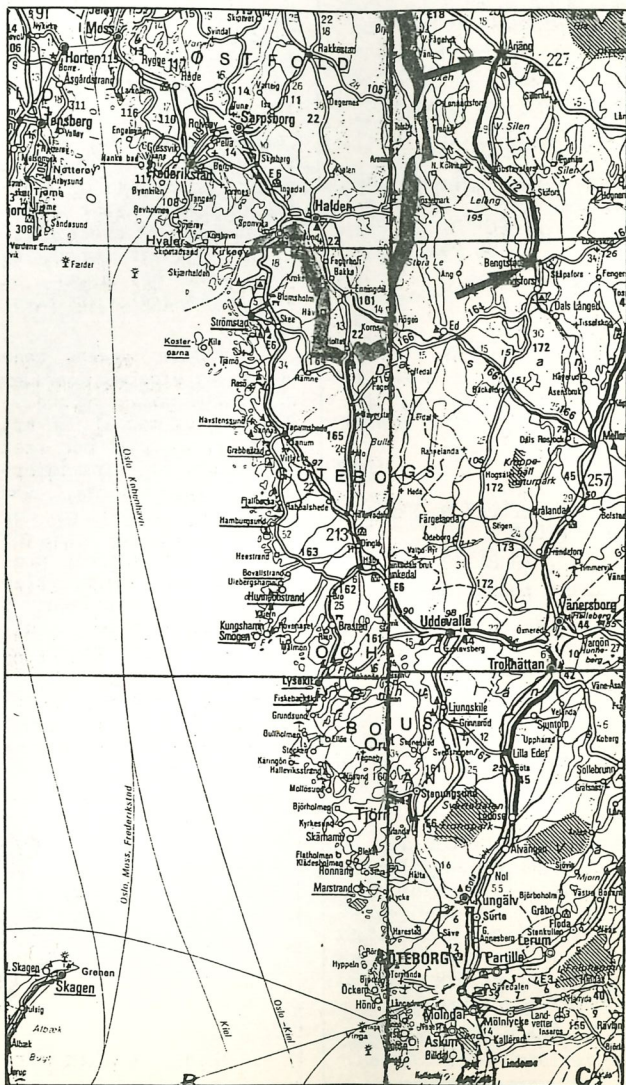
I en artikel i DSB-bladet "Ud & Se" nr. 5, 1991 side 9, fortæller Lone Madsen om naturoplevelsen. Læs artikler her.

Min passager vejer ikke under 80 kg, vores bagage mindst 35 kg. Jeg tilhører det såkaldte svage køn. Alligevel er det legende let at få det gamle jernbanearbejder-køretøj til at glide på skinnerne. Man kan såmænd cykle uden at holde ved styret, behøver ikke at tænke på rutevalg, og skulle man blive distraheret af den smukke natur og glemme at holde blikket på skinnerne, sker der ikke det fjerneste ved det. Møder man en modkørende dræsin, er der regler for, hvem der skal stoppe og løfte af.

Cykeldræsine-ferie er aktiv ferieform, der er opstået i de senere år i Sverige. I takt med, at flere og flere motor- og hovedveje pløjer sig på kryds og tværs af landet, og privatbilismen er opblomstret, har flere og flere jernbanestrækninger vist sig ikke at være rentable. Derfor har SJ - Statens Järnvägar - lukket disse baner. Men sporene står endnu, og siden en genial turistchef fik den

idé at lade turisterne prøve kræfter med skinne-cyklerne, har den form for ferie fået et kraftig boom. I Dalsland, hvor vi træder os hen over skinnerne, fortæller turistchef Lars Hartelius f.eks.

at da kommunen i 1986 købte de første fem dræsiner, troede man, kapaciteten ville være rigelig stor til de første mange år. Nu, flere år efter, har kommunen 35 af slagsen, og der er rift om dem. I



Ca. 160 km. nord for Göteborg ligger Dalsland, hvor den 55 km. lange nedlagte jernbane findes.

Dalsland har man 55 kilometer skinner at boltrer sig på. Hver vej.

-For der er jo ikke noget iverjen for at køre både frem og tilbage. Omgivelserne ser helt anderledes ud fra den anden side, siger Lars Hartelius.

Hvor laksen springer.

Hvis man overhovedet ikke er interesseret i at kigge på flora og fauna og spise naturens egne bær. Hvis man ikke gider bestige diverse udsigtspunkter og væmmes ved tanken om at holde pause ved idylliske søer og se laksen springe. Hvis man har vandskræk og ikke vil tage en svømmetur og bestemt ikke har lyst til at overnatte langs sporet -så kan man godt nå fra den ene by Bengtfors til den anden Årjäng på én dag. Men ellers får man sagtens flere dage til at gå i hver retning.

Det er lidt som at køre kondicykel, det at cykle dræsine. Men der er én stor forskel, nemlig de afvekslende omgivelser, man kører igennem og langs med: Tætte fyrreskove, hvor grenene må bøje af, for at man kan komme frem, og kilometerlange dybblå søer. Lodrette klippevægge og idylliske rødmaledede "Emil fra Lønneberg" -gårde. Mindre landsbyer og udgravede kanaler.

Banelegemet er stort set dækket af 30 - 40 centimeter høje fyrretræer, birk, bregner, gran og når man rasler hen over dette grønne tæppe, tænker man uvilkårligt, at det er et helt rigtigt navn, som DVL Rejser, der har arrangeret turen for os, har skiftet til: Green Tours. Det er lige, hvad det er: en grøn tur.

Bevoksningen vidner om, at det er længe siden, der har kørt tog. Det samme

gør skiltene, der ofte er forsvundet i grene og bag nye ungtræer. Der er sat nye op. Til os. "Kør sakte" står der, når vi skal passere en vej, eller når det går voldsomt ned af bakke. Så er det næsten som at køre i rutsjebane, men de gode, gamle toglyde, "Dunk, dunk, dunk, dunk", hver gang dræsinen kører hen over en ny skinne, er her stadig.

Støjende færdsel.

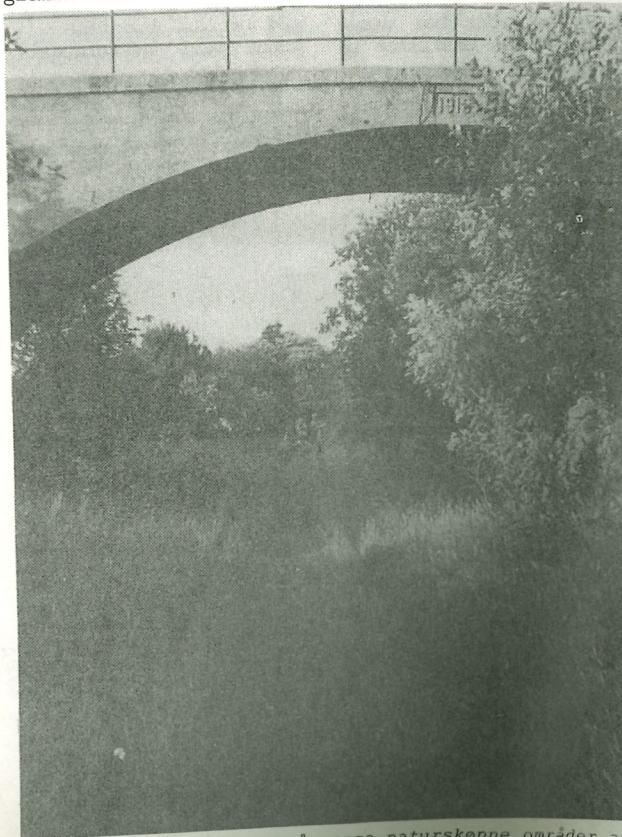
Vi var blandt andet blevet fristet af brochurens løfter om stille natur.

Men det kan man godt glemme alt om. Sålænge

dræsinen er igang. Den rasler, og den larmer. Indimellem er man ved at blive både døv og vanvittig af det. Men støjen har tilsyneladende ikke skræmt dyrevildtet helt væk. Vi ser da både rådyr og harer passere sporet, mens vi cykler.

Heller ikke befolkningen, der bor langs sporet, ser ud til at være generet af den støjende trafik i baghaven. Tværtimod. De vinkede alle festligt, som børn til et tog, der kører forbi.

Mange af dem har faktisk også privatdræsiner stående ved sporet...



På vores bane har vi også mange naturskønne områder at tilbyde turisterne. Billedet her er fra viadukten ved Herborg.
Foto: Jens P. Mikkelsen.

Skjern-Videbækbanen

Følgende artikel om Skjern-Videbækbanens historie er skrevet af Ib V. Andersen og "klippet" fra bladet "Jernbanen" 1968, nr. 5 side 5 - 7, og gengives her med forfatterens tilladelse. Artiklen er af redaktionen suppleret med oplysninger fra "Vestjyske jernbaner" af Niels Jensen.

Ib V. Andersen har forøvrigt taget en hel del udmærkede billeder fra dengang, da der endnu var persontrafik på banen. Disse billeder har denne vinter været udstillet på Skjern Bibliotek.

I begyndelsen af dette århundrede var behovet for så vidt angår nye jernbaner i det væsentligste

dækket på øerne og i det nordlige og sydlige Jylland. Derimod fandtes der i Midtjylland flere af de såkaldte jernbanetomme områder, væsentligste egne, der var fyldt af moser og engstrækninger eller dækket af vældige heder og derfor kun tyndt befolket. Beboerne i disse områder havde indtil da ikke været i stand til at få gennemført nogen jernbaneprojekt, der kunne forbedre de trafikale forhold, som navnlig om vinteren med nærmest bundløse veje kunne være overordentlig vanskelige.

To af disse såkaldte jernbanetomme områder var egnene mellem Ringkøbing, Herning, Holstebro og Skjern og mellem Holste-

bro, Viborg, Skive og Herning. Her voksede omkring århundredskiftet kravet om anlæg af nye jernbaner i styrke, og blandt de projekter, der samlede størst tilslutning, var tanken om anlæg af en jernbane fra Skive til Skjern. Hvis dette projekt realiseredes, ville man på én gang tilvejebringe stærkt forbedrede samfærdselsforhold for den lokale befolkning samtidig med, at man fik en bane, der kunne benyttes som transitbane og betyde en hurtigere forbindelse mellem det nordlige Jylland og Esbjerg, dengang som nu en vigtig udførselshavn for landbrugsvarer, navnlig til England.

Planen om anlæg af en



Arbejdshold fra Skjern-Videbækbanens bygning. Billedet er fra 1917 eller 1918.

Skjern—Videbæk-Banen.

Aabningen af Banen i Dag foregik uden nogen Art af Højtidelighed.

Det første ordinære Tog, som skulde afgaa fra Skjern Kl. 6,31 i Morges, kom af Sted med 6 Minutters Forsinkelse, en Folge af, at Toget nordfra var forsinket paa Grund af daarligere Kul, som bevirkede, at Fyret i Lokomotivet maatte renses ud i Velling.

I det første Togvar Statsbaneinspektøren repræsenteret af Kontrollør Ankerstjerne, Struer, der i Trafikinspektørens Forfald mødte



Niels Abildtrup.

for S. Baner Sektion, under hvilken den ny Bane sorterer, samt en Snees Passagerer. Ved alle Stationer var Splidflaget hejst, og i Videbæk By vajede Dannebrog fra en Del af Byens Huse. Men derudover var der intet, som henledte Opmærksomheden paa, at Dagen i Dag havde en særlig Karakter.

Paa alle Stationerne var Perroerne saa godt som mennesketomme ved det første planmæssige Togs Ankomst.

Vejret var jo meget slet, og Banen kan jo heller ikke siges at have Nyhedens Interesse. Uofficielt har der været Trafik paa den i den sidste Tid, og en Mængde af Egnens Beboere har benyttet Provekørslerne i disse Dage til en Tur til Skjern.

Med det andet Tog fra Skjern fulgte foruden Kontrollør Ankerstjerne tillige Baneingeniør Thyboe-Nielsen, Herning, som Repræsentant fra 3. Distrikt. Af Passagerer var der heller ikke i dette Tog ret mange, hvorimod der — trods Storm og Regn og Slud — var en Mængde Passagerer med Toget, da det kørte tilbage til Skjern.

Banens Personale.

Bestyrelsen af Videbæk Station er overdraget Stationsforstander Jalk, der i godt en halv Snees Aar har været Forstander for Tjæreborg Station, og som hans Assistent er ansat Trafikassistent Musæus, der i den sidste Tid har gjort Tjeneste paa Tarm St. Herborg, Sædding og Kongsholm Holdepladser bestyres af Stationsmestre, Herborg af Stationsmester Andersen, hidtil Bjerregrav, Sædding af Stationsmester Jensen, hidtil Tingsted paa Falster, og Kongsholm af Stationsmester Jensen, hidtil Forlev ved Slagelse.

Ved Sporudvidelsen i Risdal mellem Sædding og Herborg, hvor Tipvognsbane fra Brunkulsejerne i Fiskbæk støder til Banen, er ansat en Portør. Risdal bliver sandsynligvis det Sted, der giver Banen den største Godsmængde. Foreløbig stilles der daglig 30 Vogne til Brunkulsejets Raadighed, og i Løbet af en Maanedes Tid vil det da sikkert hule mægtigt i den vældige Kulbunke, som i Efteraarets Løb er kørt op til Risdal, og som sikkert indeholder stærkt op mod 1000 Vognladninger Kul, der skal leveres til Københavns Kommune i Vinterens Løb.

Postvæsenet og den ny Bane.

Som Folge af Banens Aabning bliver m. H. t. Postbesørgelsen paa Egnen indført forskellige Forandringer, der dog først træder i Kraft til 1. December.

Herefter bliver Stationsmestrene i Kongsholm, Sædding og Herborg samt Stationsforstanderen i Videbæk Postekspeditører. Fra Kongsholm og Sædding skal hvert Sted udgaa to Landpostbude, fra Herborg tre og fra Videbæk fem. Den kørende Post fra Skjern til Videbæk kører fra 1. Decbr. kun til Astrup, der bliver Brevsamlingssted, hvorfra udgaa tre Landpostbude, og samtidig inddrages den kørende Post fra Skjern til Fiuderup.

Forøvrigt vil der inden disse Ændringer træder i Kraft udkomme et lille Hefte, udarbejdet af Postassistent Christensen, Skjern Post-

hus, og indeholdende Oplysninger om de ny Postruter og de forskellige Byers og Gaardes ny Postadresser.

Skjern—Videbæk Banen er alt saa nu en fuldyrdet Kendsgerning. Mange Kræfter har, som skildret i Fregads, været i Bevægelse, inden man naaede saa vidt, men navnlig vil da to Navne være knyttet til Gennemførelsen af dette Baneanlæg, Navnene P. Chr. Petersen, Lille Ryesminde, som desværre ikke naaede at se den Sag gennemført, han lagde sig saa stærkt i Selen for, og Niels Abildtrup, Trøstrup, hvis Billede ledsager disse Linier.

Mistet Skruen i Atlanterhavet

København, 15. Nov.

D. F. D. S. meddelede i »Uffe« paa Rejse fra København, at Ballast har mistet Skruen, som de havde vestfor Skotland, og som traadløse Telegrafkabler og En. taget paa Skotland kansk Dampers, der den til Stornorway kan slaas partielt misbruger man derups Ord.

Hr. Jensen da ogsaa i København er ganske radikale Blad i et Modst eller til Væder sig ganske i Partis O

Mange bejdslo I København somhed delvis til G b

Ringkjøbing Amts Dagblad
mandag den 15. november
1920.

Vestjylland.

Skjern—Videbæk—Banen.

En Sammenkomst i Videbæk paa Aabningsdagens Aften.

Fra Videbæk skrives til os den 16. Novbr.:

Skjern—Videbæk-Banens Aabning i Gaar foregik som meddelt uden nogen Art Højtidelighed i en forrygende Bkæst og Bygevejr, der bevirkede, at ikke engang alle Flag kom ud.

En Kreds af Borgere i Videbæk, der fandt, at den for Byen og hele Egnen saa betydningsfulde Dag ikke burde gaa helt ubemærket hen, havde om Aftenen arrangeret en Sammenkomst af privat Karakter paa Westergaards Hotel, hvortil var indbudt Stationsforstander Jalk og Trafikassistent Musæus.

Ved et festlig dækket Kaffebord holdtes en lang Række Taler, som tolkede Glæden over, at den for Byen og Egnen saa længe ventede og saa haardt tiltrængte Bane nu endelig var Virkelighed.

Mejeribestyrer Christoffersen en aabnede Talernes Række med at mindes den Mand, der først med al sin Evne og Energi havde begyndt Arbejdet for en Skjern—Skjern-Bane, nemlig adfode P. Kr. Pedersen, L. Ryesminde: Desværre bortvære Døden ham, inden der saas Frugter af Arbejdet, men i taknemlig Erkendelse af P. Kr. Pedersens gode og uegennyttige Arbejde for denne som for andre for Egnen betydningsfulde Sager kan alle vist enes om at sige: Ære være hans Minde. (Alle rejste sig). Han bød derpaa Velkommen til den ny Stationsforstander og udtalte Ønsket og Haabet om gensidig Tilfredshed i Samarbejdet. Gid den ny Bane nu maa blive til Gavn, Lykke og Velsignelse for Egnen!

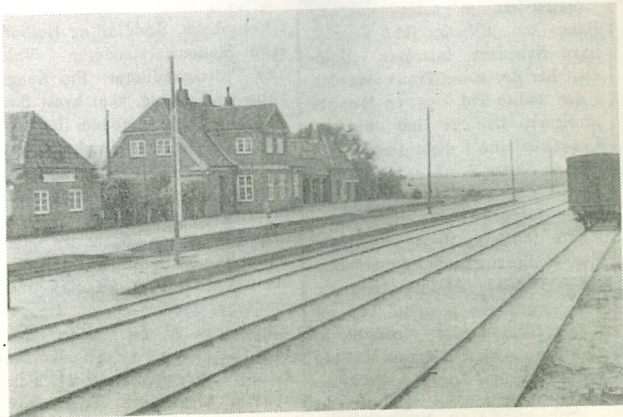
Stationsf. Jalk takkede for Indbydelsen til denne Sammenkomst med Byens Borgere og udtalte, at det stedse skulde være hans Opgave ved Imødekommenhed at komme i godt Forhold til Egnens Befolkning.

Endnu havde flere Ordet bl. a. Købmd. Haahr, Apoteker Funch, Fotograf Lund, Købm. Pilsgaard, Sogneraadformand Jensen og efter at der var affattet et Takketelegram til Trafikministeren og afsunget et Par Sange sluttede den særdeles fornøjelige Sammenkomst...

jernbane fra Skive til Skjern kom til en offentlig drøftelse i foråret 1900. I sommeren 1901 afholdtes en række møder om banen, bl.a. i Skjern og Videbæk. Videbæk var allerede i 1870'erne inde i billedet ved diskussionen om jernbaneanlæg i Vestjylland. I 1902 indgaves andragning om bygning af banen. Den videre behandling af projektet på Rigsdagen blev dog udskudt til 1904, og i mellemtiden foranstaltedes en undersøgelse af de på strækningen værende tørveforekomster, der beregnedes til ca 5,1 mill. tons, som man påregnede ville få stor betydning for en eventuelt kommende bane. Endvidere forelagedes projektet i 1902 den daværende chef for statsbaneanlæg, overingeniør Tegner, til udtalelse. Den var ikke helt overbevist om planens rigtighed, og navnlig var han skeptisk med hensyn til banens betydning som transitbane, der kun ville opnås på bekostning af eksisterende baner. Tilbage var så ønsket om at betjene den lokale befolkning, og dette kunne efter Tegnens opfattelse bedst ske ved anlæg af lokale baner.

Den af ministeriet for offentlige arbejder i 1904 nedsatte kommission, der af hensyn til en ensartet behandling fik alle de indkomne jernbaneprojekter til behandling, vedtog næsten enstemmigt under hensyn til de meget betydelige udgifter, gennemførelsen af det samlede projekt ville medføre, at der foreløbig anlagdes en statsbane fra Skjern til Videbæk, medens den øvrige del af projektet indtil videre stilles i bero. Rigsdagen fulgte kommissionens indstilling, og anslaget af Skjern-Videbækbanen fik fornåden lov-hjemmel i den store jernbanelov af 27. maj 1908.

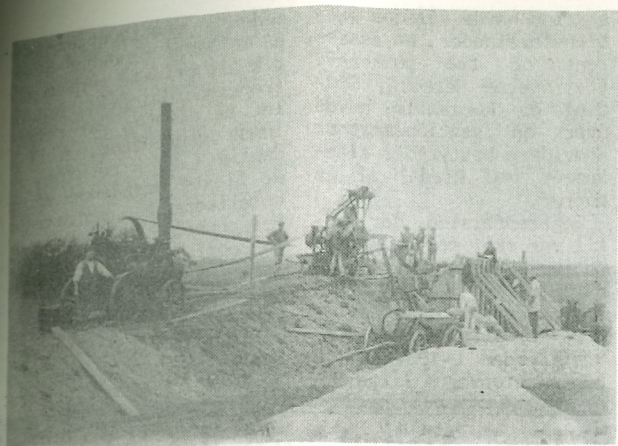
Skjern-Videbækbanen anlagdes som en let normalsporet bane, uindhegnet og med 32 kg/m skinner á 11 meter i grusballast. Største stigning er 8.3 0/00, og maksimalhastigheden fastsattes til 45 km/t. Banen kom ialt til at koste 2.572.000 kr., og den var klar hen på efteråret 1920. Banen åbnedes for driften mandag den 15. november 1920 uden større højtidelighed. Med dagens første tog var der en del af statsbanens embedsmænd, ligesom DSB og flere private i Skjern og Videbæk



Videbæk station 1952.

Foto: Ib V. Andersen.

—og Ringkjøbing Amts Dagblad onsdag den 17. november 1920.



Bygning af viadukten syd for Herborg station i 1918.

flagrede for den nye bane.

Fra Skjern (Sj) følger banen længdebanen og løber de første 4-5 km langs hovedvej A 11. Kongsholm station (Øo) lå 5,0 km fra Skjern ved vejen mod Bølling Kirke, men ellers ret øde. Stationens læssespor blev nedlagt 1. december 1970 efter henstilling fra banetjenesten. Dels var benyttelsen af læssespor meget ringe og dels var sporet slidt helt op på grund af manglende vedligeholdelse. Sædding station (Æg) lå 9,2 km fra Skjern øst for bebyggelsen Rækker Mølle. Sædding station var med hensyn til godstrafik banens mindste. Sidesporene her fjernedes også i 1970. Sædding havde læssespor og krydsningsspor.

12,8 km fra Skjern lå Risdal trinbræt (Rdt). I årene 1920-22 var der et læssespor, hvor der i en periode læssedes meget store mængder brunkul. Brunkullene tilførtes med tipvognsbane, og én af de store kunder var Københavns Kommune. 30 læssede vogne om dagen var normalt. Herborg station (Er) lå 15,1 km fra Skjern sydvest for Herborg Kirke. Også Herborg mistede sine

sidespor i 1970 efter henstilling fra banetjenesten.

Videbæk station (Dæ) lå 19,5 km fra Skjern. Selve stationsbygningen lå 400 m nord for landevejen. Efter henstilling fra lokale brugere af banens persontog oprettedes der i 1930 et trinbræt ved overkørslen (nr. 28) ved hovedvejen. Her standsede alle persontog. Videnæk trinbræt lå i sikkerhedsmæssig henseende på selve Videbæk station - indenfor stationens signaler. Ved overkørslen ligger også en bolig for en baneformand. På Videbæk station var endvidere en mindre enkeltsporet remise, ligesom der her foruden vandforsyningsanlæg anbragtes en drejeskive med effektiv længde på 12,8 m. Remisen var i brug så længe togene på banen fremførtes af damplokomotiver. Efter driftens motorisering benyttedes den ikke meget og blev nedrevet omkring 1950.

Af banens stationer er Videbæk så langt den største. Selve byen har udviklet sig omkring den i 1858 færdigbyggede Århus-Ringkøbing landevej og er efterhånden blevet et cen-

trum på egnen med flere handels- og industrivirksomheder, pengeinstitutter m.m. I 1925 - få år efter banens åbning - havde byen 667 indbyggere. Ved de to mellemstationer, Herborg og Kongsholm er der kun tale om meget spredt bebyggelse, og det samme gælder trinbrættet i Risdal. Derimod forekommer en lidt tættere bebyggelse ved Sædding station med den nærliggende landsby Rækker Mølle.

Ved lov af 6. maj 1921 vedtog Rigsdagen bygningen af strækningen Videbæk-Skive, men arbejdet hermed blev ikke påbegyndt, og efter nogle års forløb blev projektet helt opgivet jvf. lov af 20. maj 1933.

I de første år efter banens åbning transporteredes ikke ubetydelige mængder mergel og andre gødningsstoffer, hvorved det blev muligt at opdyrke de tidligere så ufrugtbare områder. På dette område har banen haft stor betydning, hvad enhver, der foretog en rejse på banen ved selvsyn kunne overbevise sig om. Det er således, at man kun vanskeligt kunne få øje på den tidligere så alt dominerende hede, og hele egnen er nu opdyrket som enhver anden del af landet, og det er ikke de ringste gårde, man kan se fra banen - tvært imod.

Fik banen således betydning for kultiveringen af egnen, blev forventningerne om de store transportere om de indenlandske brændsel skuffet. Her kunne der blive tale om ret betydelige mængder briketter fra briketfabrikken i Fiskbæk ved Herborg, men hele produktionen sendtes med lastbiler. Dog blev der i en periode transporteret en betydelig mængde brunkul fra Risdal. Ligeledes

forventedes en del transporter fra kartoffelmelsfabrikken i Videbæk, men disse androg ikke mere end omkring 1500 tons årligt, hvilket naturligvis var alt for lidt til at forsvare opretholdelsen af banen. Heller ikke andre godsarter - stykgoods eller vognladningsvise - har banen haft mange af, og banens betydning blev derfor ret underordnet i løbet af få år. For persontrafikens vedkommende stillede sagen sig ikke bedre, her til bidrog bl.a. tre rutebiler til og fra Videbæk, hvoraf én, Herning-Videbæk-Ringkjøbing, oprettet 1933, blev drevet af statsbanerne.

Det i 1930 nedsatte stykgodsudvalg, der som bekendt også fik til opgave at undersøge forskellige sidebaners driftresultater, kom også til at behandle Videbækbanen. Resultatet af undersøgelsen var ikke opmuntrende, idet man konstaterede et årligt driftunderskud på kr. 105.000,-, og så var der endda ikke taget hensyn til forrentning og afskrivning. Statsbanerne mente derfor i 1932 det rigtigst, da forslag om nedlæggelse af forskellige sidebaner skulle forelægges, at foreslå Videbækbanen nedlagt, dog således at der opretholdtes en indskrænket drift alene omfattende godsbefordring. Ved lov af 20. maj 1933 blev der givet hjemmel til nedlæggelse af banen, dog tidligst efter 1. oktober 1934, og efter at der var gennemført en forenkling af driften samt efter tilslutning til nedlæggelsen fra begge Rigsdagens finansudvalg.

En anden årsag til den dårlige økonomi var at Videbækbanen bemandedes af DSB efter statsbanernes normale procedure. Videbæk

station havde således stationsforstander, en assistent og tre portører. Stationerne Herborg, Sæding og Kongsholm havde hver en stationsmester. Endvidere bestyredes sidesporet ved Risdal af en portør.

Togfremførslen, der hidtil var sket med damplokomotiv, oprindeligt litra Bs, senere litra A og sidst litra J, udførtes fra sommerkøreplanens ikrafttræden i 1934 af små benzinmotorvogne litra ME,

medens stationstjenesten på mellemstationerne overgik til private gennem entreprisedrifter. Antallet af plantog var nogenlunde uforandret, 4 á 5 daglig i hver retning, og de fleste bestående af en enkeltkørende motorvogn. Herigennem lykkedes det at forbedre banens økonomi i nogen grad, men dog ikke så meget, at den i 1936 nedsatte trafikkommission mente en fortsat opretholdelse af banen med både person- og godstrafik var

Tavs Afsked med det sidste Person-Tog fra Videbæk

En Del af de Mennesker, der tog mod det første Tog for 35 Aar siden, saa ogsaa det sidste køre bort

Da det sidste Person-Tog paa Videbæk-Banen Lørdag Aften afgik fra Videbæk Station, var der for en Gangs Skyld en Del Mennesker paa Perronen, hvorfra de vinkede Farvel til det lille Motortog, der langsomt kørte bort. Ved Trinbrættet i Byen var der mange Mennesker; de ligefrem strømmede til for at se Afgangen. Hverken paa Stationen eller ved Trinbrættet var der nogen Ceremoni. Folk stod tavse, indtil Togets Baglygter var forsvunden i Mørket.

Skole-Toget fra Skjern om Eftermiddagen var pyntet af Eleverne, der ønskede at gøre den sidste Tog-Rejse paa Videbæk-Banen festlig. Inde i Vognen var der broget af Konfetti.

Der var ikke saa faa rejsende med Toget den sidste Dag. Adskillige af dem rejste blot, fordi det var sidste Dag.

Blandt de Mennesker, der vinkede Farvel til Toget fra Videbæk, var der nogle, som havde været med til at modtage det første Tog for 35 Aar siden. For dem var det vemodigt at tage Afsked.

I Skjern fik Personalet baade Blomster og Beklagelser. Blandt de sidste Passagerer Lørdag Aften var foruden en Del Jernbanemænd med Stationsforstander T. Rieck Jensen, Skjern, i Spidsen mange private. Blandt disse maa regnes Signalform. Petersen, Ringkjøbing, der var med paa Togets første Tur 20. Novbr. 1920.

Togfører J. P. Madsen, der har kørt paa Ruten i mange Aar, og det øvrige Personale fik adskillige Buketter. Ogsaa Rutebøjer Chr. Dalgaard, Bølling, der Søndag Mor-

gen startede den nye Bilrute Skjern—Videbæk, fik Buketter, særlig fra Beboerne i Rutens sydlige Ende, hvor han er kendt. Han havde næsten fuldt besat paa første Tur, væsentlig af Folk, der vilde ønske ham til Lykke med Ruten, men ogsaa Dagen igennem var der mange rejsende, saa i Aften var Chr. Dalgaard overbevist om, at Ruten nok skal svare sig.

Den første Rutebil, der kom Søndag Morgen, standsede ved Westergaards Hotel, hvor Posten blev afhentet og ført til Stationsbygningen, der skal tjene til Posthus, indtil Ombygningen af Baneformandsboligen ved Jernbaneoverskæringen er sket. Stationsmester Madsen fortsætter indtil Midten af November med Postekspedition og Godskspedition.

Hvad Høstakken gemte

Svenska Dagbladet bringer følgende næsten utrolige Historie om usædvanligt Fund i en gammel stak. Vi gengiver den paa Originalsprog, som det ikke vil voldsomt skelighed at forstaa:

I en lada i Rengsjö har man nånas har man gjort et meget interessant fund. En meget interessant anledning har været at undersøge en pátærfad i ladan. Det var en gammel øg.

Ringkjøbing Amts Dagblad
mandag den 3. oktober 1935

mulig. I stedet stilledes forslag om opretholdelse alene af godstrafikken ved traktorkørsel efter behov på samme måde som ved f.eks. Sorø-Veddebanen.

Som andre baner oplevede Videbækbanen en kortvarig opblomstring under Den anden Verdenskrig. Det af trafikkommissionen stillede forslag om personbefordringens ophør nåede ikke at blive ført ud i livet før krigens udbrud, og banen fortsatte som hidtil. Dog måtte togene atter fremføres af damplokomotiver, da der ikke længere kunne skaffes benzin til de små benzinatorvogne. Dengang benyttedes fortrinsvis K- og D-maskiner, lejlighedsvis formentlig også andre typer. Efter genoprettelsen af normale tilstande reduceredes banens betydning igen, idet dog godstrafikken fik et omfang, der kunne berettigede banen opretholdt som godsbane, medens persontrafikken var af beskedent omfang. Det tidligere fremsatte forslag om personbefordringens ophør fik derfor efterhånden påny interesse.

Efter at fornøden hjemmel var tilvejebragt, og de gamle Triangelmotorvogne fra 1930-erne var ved at være udslidte, indstilledes persontrafikken på Videbækbanen fra søndag den 2. oktober 1955. At dette ikke skete tidligere

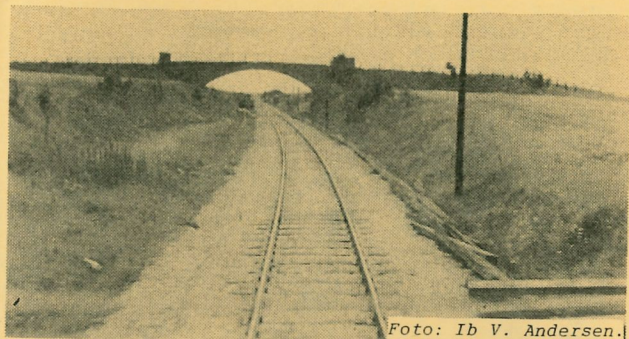


Foto: Ib V. Andersen.

Viadukten mellem Sædding og Kongsholm i 1954.

havde sin årsag i nødvendigheden af en udbygning af vejnettet, der hidtil ikke havde været i stand til at tage den forøgede rutebilkørsel, som trods alt måtte blive følgen af banens nedlæggelse som personbane.

Efter ophøret af personbefordringen afkortedes banen til umiddelbart syd for hovedvejen Herning-Ringkøbing. Den oprindelige station i Videbæk bortsolgtes tillige med det meste af det nord for hovedvejen værende terræn, og en ny station indrettedes i en tidligere baneformandsbygning nord for hovedvejen. Denne bygning blev senere udbygget og ændret noget. Syd for hovedvejen blev opført pakhus og anlagt lassespor. De tre mellemstationer blev solgt, men vognladningsgods kunne dog ekspederes til og fra alle fire stationer. Kørslen blev nu

udført af en Ardel-traktor fra Skjern, der normalt kørte en dobbelttur til Videbæk søgne mandagefredage. Trafikken var skønsmæssig 30 - 60 vogne pr. måned.

1. april ramtes Skjern-Videbækbanen hårdt. Denne dato flyttede kartoffelmelsfabrikken i Videbæk - og banens bedste kunne forsvandt. Kort herefter udbad DSB's baneafdeling sig instrukser for banens fremtidige brug af hensyn til vedligeholdelse af det efterhånden dårlige spor. DSB's trafikafdeling var dog ikke helt indstillet på at opgive banen, idet der til trods for bortfaldet af kartoffelmelsfabrikkens transporter stadig befordredes en hel del vognladningsgods til Videbæk - først og fremmest øl og mineralvand fra de københavnske bryggerier, tra fra Sverige og andet gods, der kom langvejs fra og derfor et godt gods for DSB, idet det giver trafik til andre banestrækninger.

Godstrafikken på Skjern-Videbækbanen blev indstillet mandag den 1. juni 1981, og siden har driften på banen været indstillet.

Efter 10 års tornerose-søvn er Skjern-Videbækbanen nu draget frem af glemslen til en forhåbentligvis god fremtid, hvor lidt af forrige tiders banetidyl kan opleves.

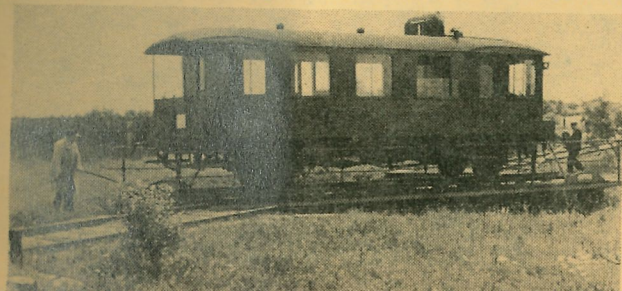
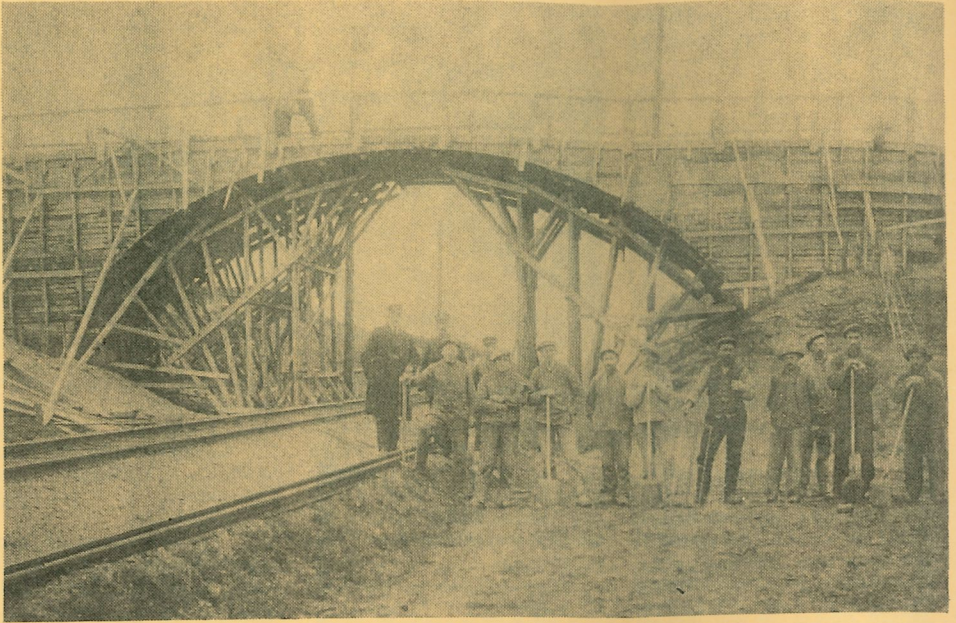


Foto: Ib V. Andersen.

Triangelmotorvognen på drejeskiven i Videbæk i 1954.



Viaduktbygning ca. 1918. Stedet er enten ved Herborg eller Kongsholm. Er der nogen blandt læserne, som kan sige hvor det er, hører vi gerne om det.



"Jernbanebørster" ca 1918. Trillebøren og skovlen var blandt de vigtigste redskaber.