

Skjern-Videbæk banen 1920-1995

- den ufuldendte bane



udgivet af
Videbæk-Skjern Veteran Jernbane

Forsidebillede:

Triangel-motorvogn MC 643 mod Videbæk, på Skjern station d. 29/7-1954. (IVA)

Bagsidebillede:

Triangel-motorvogn MC 651 trækkes i gang syd for Videbæk station. 1952-1954. (udlånt af Kirsten Jensen, Uldum).

Skjern-Videbæk banen 1920-1995

- den ufuldendte bane

udgivet af
Videbæk-Skjern Veteran Jernbane

Jubilæumsskriftet "Skjern-Videbæk banen 1920-1995 - den ufuldendte bane" er udgivet i anledningen af Skjern-Videbæk banens 75-års jubilæum d. 15. november 1995.

Eventuelt overskud fra salget af skriftet, går til at opfylde Videbæk-Skjern Veteran Jernbane's målsætning for Skjern-Videbæk banen.

Redaktion & layout: Lars Stig Madsen & Kurt Moskjær Andersen.

Tryk: GL-Tryk, Nr. Nissum.

Bogens billeder er taget af:

IVA: Ib V. Andersen.

SAG: Svend A. Guldvang.

OS: Olav Skov.

BL: Bo Lindhardtzen.

SDA: Susan D. Andersen.

Indholdsfortegnelse

Banens forhistorie, anlæg og åbning	Side 4
Forhistorie	Side 4
Anlæg og åbning	Side 8
Strækningen fra Skjern til Videbæk	Side 11
Banen gennem tiderne	Side 17
Den daglige drift	Side 17
2. Verdenskrig	Side 21
Efterkrigstiden	Side 22
Persontrafikken nedlægges	Side 23
Godstrafikken nedlægges	Side 27
Tiden efter nedlæggelsen	Side 29
VSVJ stiftes	Side 31
Appendix	Side 34
Sporplaner for banens stationer	Side 34
Uddrag fra ekspropriationsfortegnelse	Side 36
Uddrag fra Tjenestekøreplan II, 15. maj 1933	Side 37
Kildefortegnelse	Side 38

Forord

Mange af de DSB sidebaner, som blev nedlagt i 1960'erne og 1970'erne, har haft stor betydning for egnen de gennemløb, selvom de trafikmæssigt var sekundære. Flere blev - som Skjern-Videbæk banen - benævnt som kulturbaner. Banerne havde dermed indflydelse på udviklingen i og opdyrkningen af de tyndt befolkede områder, de løb igennem.

Med dette jubilæumsskrift ønsker vi at fortælle historien bag en af Danmarks sidst anlagte kulturbaner.

Skjern-Videbæk banen blev medtaget i den store jernbanelov af 1908. Anlægget af banen begyndte og Videbæk-banen kunne indvies i november 1920. Oprindeligt var det planen at videreføre banen til Skive, men anlægsarbejderne blev aldrig påbegyndt. Derfor blev gennemførelsen annulleret, godt ti år efter banens indvielse.

Det blev hurtigt klart, at Skjern-Videbæk banen trafikmæssigt ikke havde grundlag nok til at eksistere, og den har i flere omgange været truet af lukning.

Alligevel formåede banen at

varetage egnens transportbehov i 61 år inden trafikken blev endelig nedlagt i 1981.

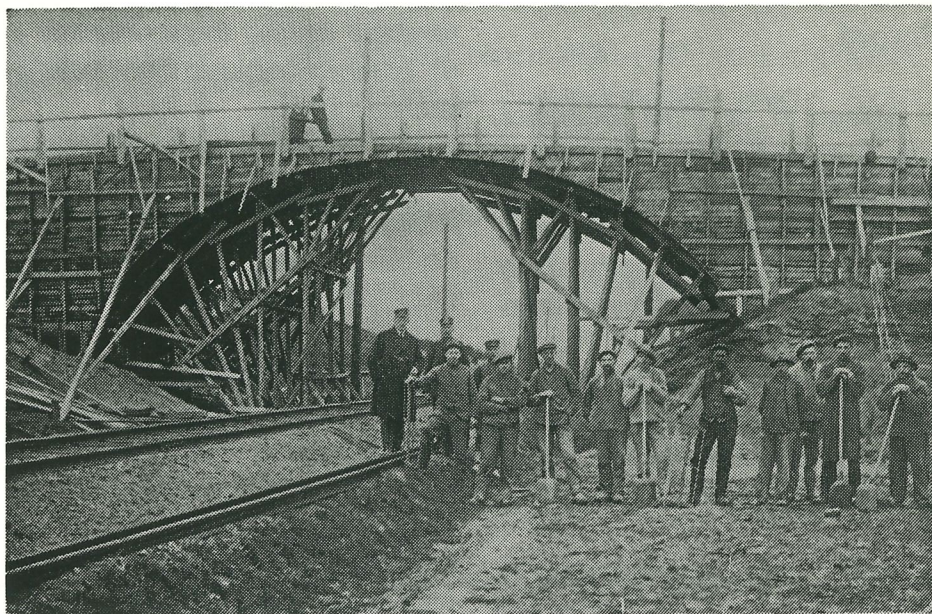
Det er foreningen Videbæk-Skjern Veteran Jernbanes ønske atter at genskabe livet på banen, så det bliver muligt at opleve svundne tiders sidebaneidyl.

I forbindelse med udarbejdelsen af dette hæfte har mange parter været involveret. Alligevel har det som følge af banens stille tilværelse, kun været muligt at tilvejebringe ganske få skildringer fra banens driftsår. Hovedvægten er således lagt på at fortælle den historiske baggrund bag banens åbning og senere nedlæggelse, samt Videbæk-Skjern Veteran Jernbanes tilblivelse.

Redaktørerne ønsker at rette en varm tak til S.A. Guldvang, Fredericia, Bo Lindhardtzen, Struer, Egon Weber Paulsen, Fredericia, Olav Skov, Lunderskov, DSB Jernbanemuseum m.fl. for hjælp og assistance til at virkeliggøre dette skrift.

november 1995

Lars Stig Madsen
Kurt Moskjær Andersen



Bygningen af viadukter, var et krævende arbejde. Samme fremgangsmåde som den viste, blev benyttet ved bygningen af viadukterne på Videbæk-banen. (IVA)

Banens forhistorie, anlæg og åbning

Forhistorie

I begyndelsen af dette århundrede var Danmark næsten dækket ind hvad angår jernbaner. Kun i Midtjylland var der endnu nogle jernbanefattige egne, der for de flestes vedkommende, var dækket af heder, moser eller enge og derfor også tyndt befolket. Disse egne bestod af områderne mellem Ringkøbing, Holstebro, Skjern og

Herning, og mellem Holstebro, Viborg, Skive og Herning, og befolkningen i disse områder havde indtil da ikke formået at få gennemført jernbaneprojekter på deres egn.

Første forslag forkastet

I 1870'erne var der for første gang forslag i folketinget om en jernbane gennem Videbæk. Der var tale om en bane fra Herning over

Videbæk til Skjern, men denne linjeføring blev forkastet til fordel for en linjeføring fra Herning over Kibæk og Troldhede til Skjern. Efter denne beslutning var der stille omkring jernbaneplanerne med Videbæk indtil 1900. Kommunedelingen betød at den nye kommunalbestyrelse i Videbæk atter begyndte at arbejde for at få Videbæk på jernbanekortet. De fremsatte et forslag om en jernbane fra Skjern over Videbæk til Vibbjerg og senere i 1901 en bane fra Skive til Herning. Det var først da kredsens folketingsmand Ovesen fra Sdr. Vium stillede forslag i folketinget om en bane fra Skive over Videbæk til Skjern, at der skete noget. Der blev herefter nedsat et jernbaneudvalg af sognerådsmedlemmer, der holdt forskellige møder i bla. Hagebro, Haderup, Skive, Holstebro og Skjern.

I 1902 blev der indgivet anmodning om bygning af banen. Man begyndte at undersøge alle tørvemoser i nærheden af banen, med bonitet og kapacitet for øje. Da brænde på landsbasis var en vigtig vare, blev også plantagerne undersøgt. Tørveforekomsterne langs strækningen blev beregnet til ca. 5,1 mill. tons og man påregnede at

disse ville få stor betydning for en eventuelt kommende bane.

En kommission, der blev nedsat af ministeriet for offentlige arbejder i 1904, foreslog at der foreløbig anlagdes en statsbane fra Skjern til Videbæk, medens den øvrige del af projektet stilledes i bero. Man opererede også med ekspropriation af tilstødende landbrugsjorde, til brug ved anlæg af dobbeltspor.

Banen besigtiges

I 1906 besigtigedes egnen af en jernbanekommission og i 1908 vedtog man i Rigsdagen en statsbane fra Skive over Feldborg, Aulum, Nr. Omme og Videbæk til Skjern. Landstinget, fulgte dog kommissionens forslag og beskar det endelige projekt, idet kun Skjern-Videbæk banen blev vedtaget, med forslag om at den senere kunne forlænges til Skive. Anlægget af Skjern-Videbæk banen blev anslået til at ville koste ca. 832.000 kr., hvis banen ikke blev videreført til Skive og ca. 1.000.000 kr. hvis anlæggelsen af banen blev udført med videreførsel for øje. De lokale kommuner skulle endvidere give et tilskud på 25.000 kr pr. mil, ialt 65.000 kr.

Skjern-Videbæk banen blev medtaget i lov af 27. maj 1908, men en prioritering af de vedtagne baner i denne lov, medførte at Skjern-Videbæk banen først påbegyndtes anlagt i 1918. Et ændringsforslag om at lade banen udføre som privatbane, mødte stor modstand især fra de berørte kommuner.

Den samlede anlægssum viste sig hurtigt at være alt for optimistisk sat. Beløbet blev senere forhøjet til 2.572.000 kr.

I begyndelsen af oktober 1916 blev banens linieføring fastlagt af en besigtigelseskommission. Der var forslag om en østlig og en vestlig linieføring, hvoraf den vestlige blev valgt. Her var der ikke den store diskussion om linieføringen.

Anlæg og åbning

Licitationen af banen blev foretaget i december 1917 og byggeriet påbegyndtes i januar 1918. Stationerne langs banen var alle tegnet af DSB's overarkitekt Heinrich Wenck. De blev opført fra vinteren 1918-19, ligesom der også blev opført en baneformandsbolig i

Videbæk. Banen anlagdes med kraftigere skinner end først projekteret, nemlig 32 kg/m skinner á 11 m. mod først 22,5 kg/m, da man stadig ønskede forlængelsen til Skive. Denne forlængelse blev senere af Rigsdagen stadfæstet ved lov af 6. maj 1921, men arbejdet med udvidelsen af strækningen blev ikke påbegyndt og efter nogle års forløb, blev projektet helt opgivet.

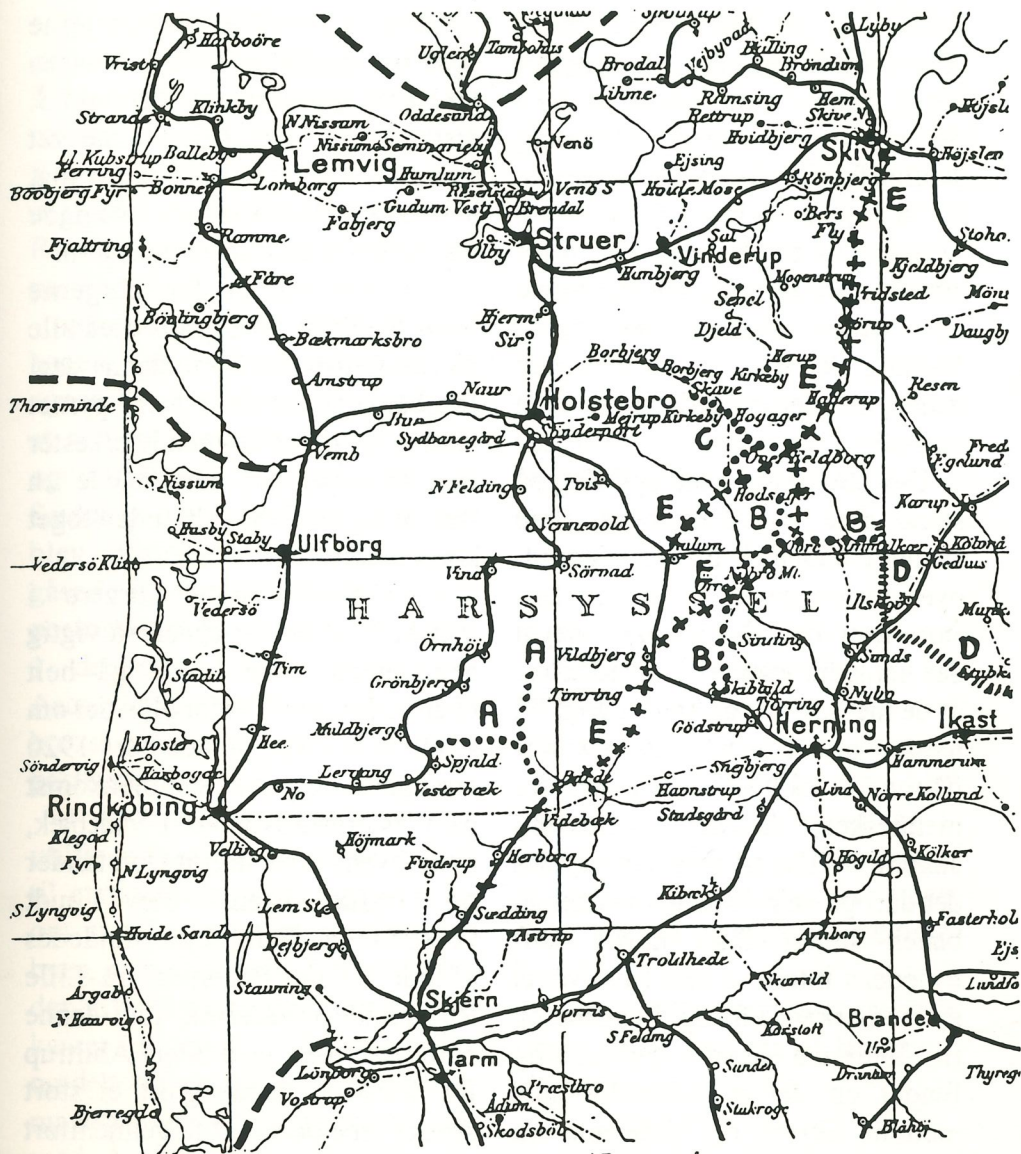
Banen, der blev anlagt som en normalsporet, uindhegnet jernbane, fik en længde på 19,5 km med en maksimalstigning på 8,3 promille. Den maksimale hastighed blev sat til 45 km/t. På banen var der kun to bevogtede overkørsler. Den ene betjentes fra Sædding station og den anden fra Videbæk station. Hvad angår sporskiftene, havde kun Videbæk og Sædding stationer central-aflåste og -betjente sporskiftene.

Den samlede anlægsudgift beløb sig til 2.310.000 kr og står således i godt forhold til den budgetterede anlægssum på 2.572.000 kr.

Stormfuld indvielse

Åbningen af banen fandt sted d. 15. november 1920. Med på det

Skjern-Videbæk banen 1920-1995



For gennemførelsen fra Videbæk til Skive, var der to linieføringer på tale. Enten skulle banen gå fra Videbæk over Vildbjerg, Aulum og Hodsager til Skive, eller også skulle banen gå over Vildbjerg og Ørre til Skive. (indtegnet som bane E).

første tog var kontrollør Ankerstjerne fra Struer som repræsentant for 8. banesektion, under hvilken den nye bane sorterede. Dette tog skulle afgå fra Skjern om morgenen kl. 6.31, men blev forsinket 6 minutter, da det skulle afvente toget nordfra, der pga. dårlige kul måtte have rensset lokomotivets fyr i Velling. Vejret var heller ikke med banen, idet der var både storm, regn og slud.

Der blev flaget med splitflag på stationerne og dannebrog flere steder i Videbæk by, men derudover forløb dagen uden den helt store festivitas. Der var ikke meget der henledte opmærksomheden på, at denne dag var en særlig dag. På næsten alle banens stationer, var perronerne så godt som tomme for mennesker, da det første tog ankom, hvilket til dels kan skyldes det dårlige vejr. Men det faktum at banen heller ikke havde haft nyhedens interesse kan have været en medvirkende årsag. I dagene op til åbningen havde der nemlig fundet en del prøvekørsler sted mellem Skjern og Videbæk, og dette benyttede beboerne langs banen sig af.

Det andet tog på indvielsesdagen fra Skjern medbragte

foruden kontrollør Ankerstjerne også baneingeniør Thyboe-Nielsen fra Herning som repræsentant for 3. distrikt. Der var heller ikke ret mange passagerer med dette tog, hvorimod der var en mængde passagerer med tilbage til Skjern.

Det var muligt for borgerne langs banen at køre gratis med alle de fire togpar der kørte denne dag. Jernbanevognene var pænt pyntet med grønt og et tre-mands orkester steg af toget når man nåede en station, og spillede lidt, inden toget kørte videre.

Dog fandt nogle borgere i Videbæk, at en for egnen så vigtig begivenhed, ikke burde gå helt ubemærket hen. Derfor blev der om aftenen d. 15. november 1920 arrangeret en privat sammenkomst på Westergaards Hotel i Videbæk, hvor byens nye stationsforstander og trafikassistent blev budt velkommen. Samtidigt mindedes afdøde P. Kr. Pedersen fra Lille Ryesminde i Videbæk, idet denne mand sammen med Niels Abiltrup fra Trøstrup havde gjort et stort stykke arbejde for at få gennemført banen.

Bemanding af stationerne.

Banens stationer blev bemanded

efter statsbanernes normale praksis. I Videbæk med stationsforstander og trafikassistent. På stationerne Herborg, Sædding og Kongsholm skete bemandingen med stationsmestre. Sidesporet i Risdal blev bemanded med en portør.

Samtidig med åbningen af banen, blev postbesørgelsen på egnen flyttet til stationerne således at stationsforstanderen i Videbæk og stationsmestrene på Herborg, Sædding og Kongsholm stationer blev postekspeditører, med udgående postbude. Endvidere skulle postruten fra Skjern til Videbæk pr. 1. december 1920 kun køre til Astrup, hvor der blev indrettet et brevsamlingssted med tre landpostbude.

I Videbæk by var man dog utilfreds med den lange afstand ud til stationen og man søgte derfor om at få oprettet et postkontor i byen, men uden held. Derimod blev der efterhånden opsat flere postkasser i byen. Pakkerne blev omdelt fra en lukket trækvogn og man forsøgte at få afgående pakker med denne tilbage til stationen, men det lykkedes heller ikke.

Strækningen fra Skjern til Videbæk

Skjern station

Banen havde sit udgangspunkt fra Skjern station, der blev opført i 1881 i forbindelse med åbningen af tværbanen Herning-Skjern. Skjern blev i 1958 Danmarks yngste købstad.

Fra Skjern (Sj) fulgte banen den vestjydske længdebane Esbjerg-Skjern-Struer og løb de første 4-5 km langs hovedvej A11, som forbinder Skjern og Holstebro.

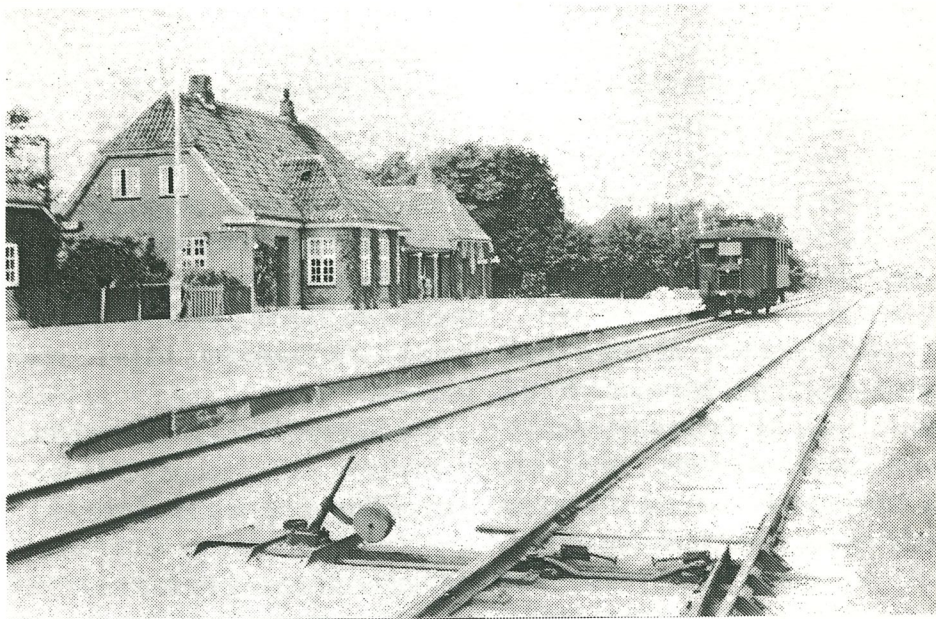
Kongsholm station

Kongsholm station (Øo) 5,0 km fra Skjern lå ret øde ved vejen mod Bølling Kirke. Efter henstilling fra statsbanernes banetjeneste, blev stationens læssespor nedlagt pr. 1. december 1970, da benyttelsen af læssesporet efterhånden var meget ringe og pga. manglende vedligeholdelse.

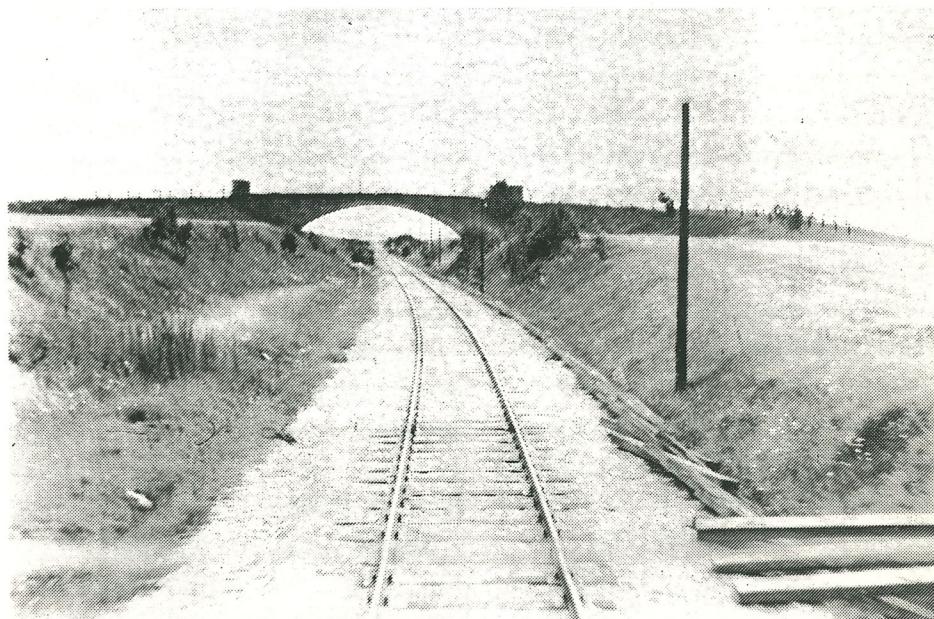
Umiddelbart herefter passerede banen under den ene af banens to viadukter.

Sædding station

Sædding station (Æg) lå 9,2 km fra Skjern, øst for bebyggelsen Rækker Mølle. Sædding station var



Kongsholm station d. 29/7-1954. (IVA)



Fri bane mellem Sædding og Kongsholm d. 29/7-1954. (IVA)



Sædding station i 1952. (IVA)

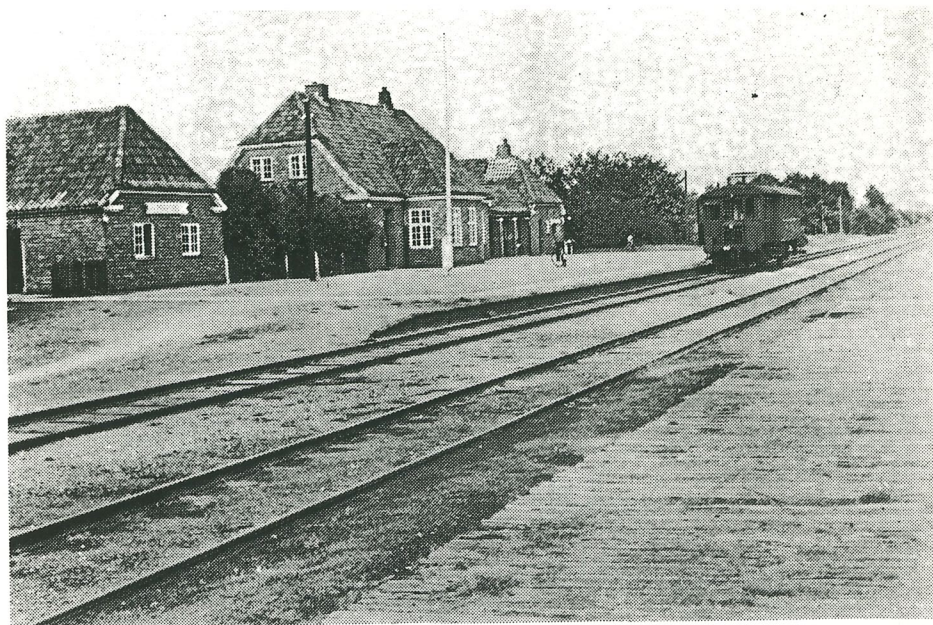
krydsningsstation og havde derfor både læssespor og krydsningsspor. Disse blev fjernet i 1970. Med hensyn til godstransporterne var stationen dog banens mindste.

Mellem overskæringen ved Astrupvej, nord for Sædding station og 10-km søjlen, sås vest for banen Sædding kirke.

Området som banen herefter gennemløb, kaldtes Sædding hede. Dette område havde tilknytning til filosofen Søren Kierkegaard, idet dennes fader blev født i Sædding i 1756.

Risdal trinbræt

12,8 km fra Skjern lå Risdal trinsbræt (Rdt). Ved den 1. verdenskrig slutning var der brændselsmangel herhjemme, og da der i 1904 var fundet kul i Risdal, påbegyndte entreprenørerne Herborg-Pedersen, Herning og gdr. Anders Toft, Stauning brydning af disse i 1917. Kullene blev transporteret med hestevogn til Borris, der på det tidspunkt var den nærmeste jernbanestation. Ved anlæggelsen af Videbæk-banen blev transportmulighederne yderligere forbedret og der blev en øget



Herborg station d. 29/7-1954. (IVA)

interesse for brunkullene fra Risdal.

Der blev anlagt et privat læsse-spor fra Risdal trinbræt og ned i lejet, og da Videbæk-banen på-begyndte driften, begyndtes også leverancerne af kul. Godsvogne med normal sporvidde, blev via sidesporet, kørt ned i kulgraven, og på små ramper blev brunkullene kørt med trillebøre op i jernbane-vognene. En vogn kunne læsse fra 6 til 16 tons og der var normalt 3 mand til læsning af en sådan vogn.

Efter krigen blev brændsels-situationen langsomt forbedret og

behovet for brunkul svandt. Produktionen i Risdal sluttede derfor i 1921. I hele perioden blev der opgravet omkring 45.000-50.000 tons brunkul.

Hermed var eventyret i Risdal dog ikke slut, idet man senere påbegyndte produktionen af brunkulsbriketter. Opgravningen og fremstillingen af brunkulsbriketter varede indtil 1965.

Fra Risdal faldt banen 6,67 promille ned mod den anden af banens viadukter, der passeredes 14,5 km fra Skjern.

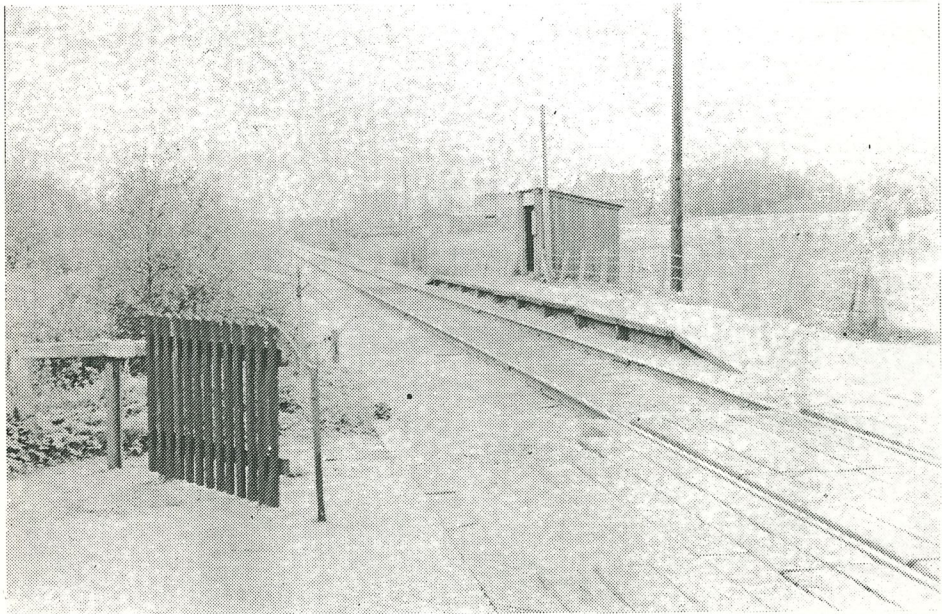
Herborg station

15,1 km fra Skjern var Herborg station (Er) beliggende sydvest for Herborg Kirke. Stationen mistede ligesom Kongsholm og Sædding også sine sidespor i 1970. Fra Herborg station passeredes Herborg Kirke, 16 km fra Skjern. Efter kirken kørte banen over den eneste vejunderføring.

Banen løb ind i Videbæk sydfra, hvor den passerede Andelskondenseringsfabrikken ARINCO, der var en stor kunde til banen, før lastbiltransporterne blev dominerende.

Videbæk trinbræt

Omkring 400 m. fra Videbæk station, ved overkørsel nr. 28 over Århus-Ringkøbing landevejen, passerede banen Videbæk trinbræt, hvor der også lå en baneformandsbolig. På foranledning af Videbæk Borgerforening blev der i 1930 oprettet et trinbræt, pga. den lange vej fra byen til stationen. Herefter fremsættes der ønske om en ventesal, hvilket efterkommes. Alle banens persontog standsede ved trinbrættet, der i sikkerhedsmæssig henseende lå på selve Videbæk station - dvs. indenfor stationens



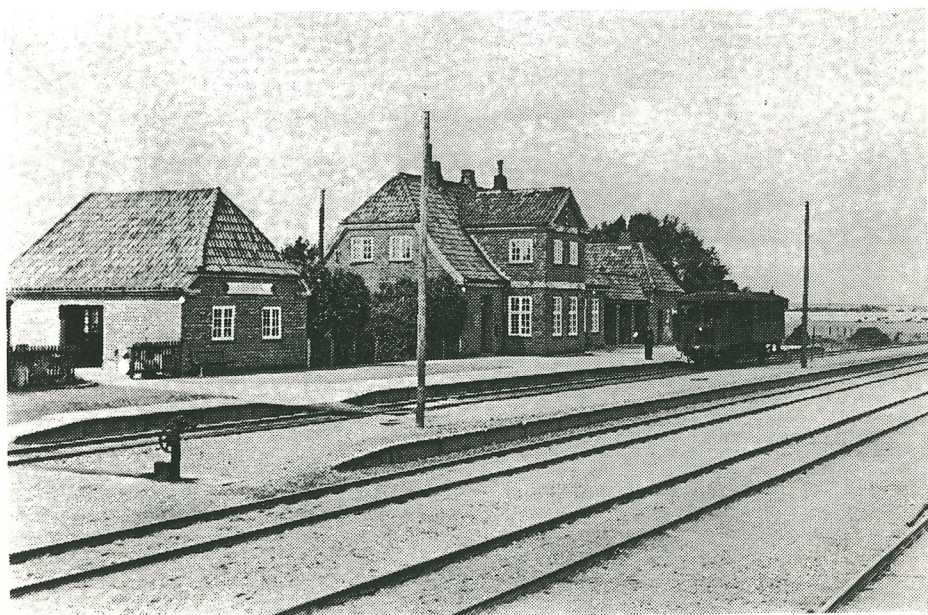
Videbæk trinbræt ved Århus-Ringkøbing landevejen i 1952. (IVA)

signaler.

Videbæk station

Videbæk station (Dæ) lå 19,5 km fra Skjern. Selve Videbæk by udviklede sig omkring den i 1858 færdigbyggede Århus-Ringkøbing landevej og pga. den senere påtænkte udvidelse til Skive, blev selve stationsbygningen placeret omkring 400 m. nord for landevejen. Videbæk station havde to spor for persontog, et omløbsspor og et læssespor med stikspor til enderampe. I stationens nordøstlige ende, ca. 300 m. fra stationen, lå en

enkeltsporet lokomotivremise med en foranliggende 13 m drejeskive, sammen med vandforsyningsanlæg. Ved motoriseringens indførelse i midten af 1930'erne, blev remisen overflødig og den blev nedrevet i 1950'erne.



Videbæk station d. 29/7-1954. (IVA)

Banen gennem tiderne

Den daglige drift.

Efter åbningen begyndte den daglige drift af banen, med 4 togpar dagligt. Banens tog bestod af persontog og blandetog. Alle blev fremført af damplokomotiver, hvilket i øvrigt blev bibeholdt op igennem 1920'erne og begyndelsen af 1930'erne.

Der blev transporteret betydelige mængder mergel og andre gødningsstoffer med banen, og dette gjorde det muligt at opdyrke de

førhen så ufrugtbare områder langs banen, der for det meste vedkommende havde været dækket af den jyske hede.

I løbet af få år blev det åbenlyst, at banens betydning trafikmæssigt set var ret underordnet. Modsat forventet, var der kun ubetydelige godstransporter idet brændsels-transporterne fra briketfabrikken i Fiskbæk, blev varetaget af lastbiler. Ligeledes udgjorde transporterne fra kartoffelmelsfabrikken i Videbæk kun 1500 tons årligt og hverken stykgods eller vognladningsgods havde banen meget af. Hvad angår persontrafikken, var konkurrencen med rutebilerne begyndt, idet der var tre rutebilruter til og fra Videbæk, hvoraf den ene blev drevet af statsbanerne.

I 1930 blev der nedsat et stykgodsudvalg, som fik til opgave at undersøge forskellige sidebaners driftsresultater. Skjern-Videbæk banen kom også under behandling. Resultaterne viste et årligt driftsunderskud på 105.000 kr når der sås bort fra forrentning og afskrivning. Lokale billetter mellem stationerne på banen udgjorde heraf ca. 10.000

km	73. Skjern—Videbæk og omv. (Statens).			
	1553 P	1555 P	1557 B	1559 B
	Fra Københ. 8-61	1950	23 ²²⁾	— 905
	• Esbjerg 61 ..	512	755	1189 1735
	Fra Skjern ⁸³ ..	708	1039	1445 2005
5	• Kongsholm	718	1048	1456 2014
10	• Sædding ..	729	1057	1510 2023
	• Risdal	x	x	x x
16	• Herborg ...	744	1109	1529 2036
20	i Videbæk ³³⁷ ..	753	1119	1543 2046
km	1554 P			
	1556 B	1558 B	1560 B	
	Fra Videbæk ³³⁷	840	1134	1701 2104
5	• Herborg ...	851	1144	1711 2113
	• Risdal	x	x	x x
11	• Sædding ..	904	1200	1752 2126
15	• Kongsholm	913	1213	1748 2135
20	i Skjern ⁸³	929	1235	1800 2145
	• Esbjerg ⁶¹ ..	1204	1453	2211 2326*
	i Københ. 61-5	2048 ²⁾	2250	— 740

* Søn- og Helligdage 2347. 1) Søndage [O].
 2) ov. Brande 1936. 3) Sovevognsrejse 2332.

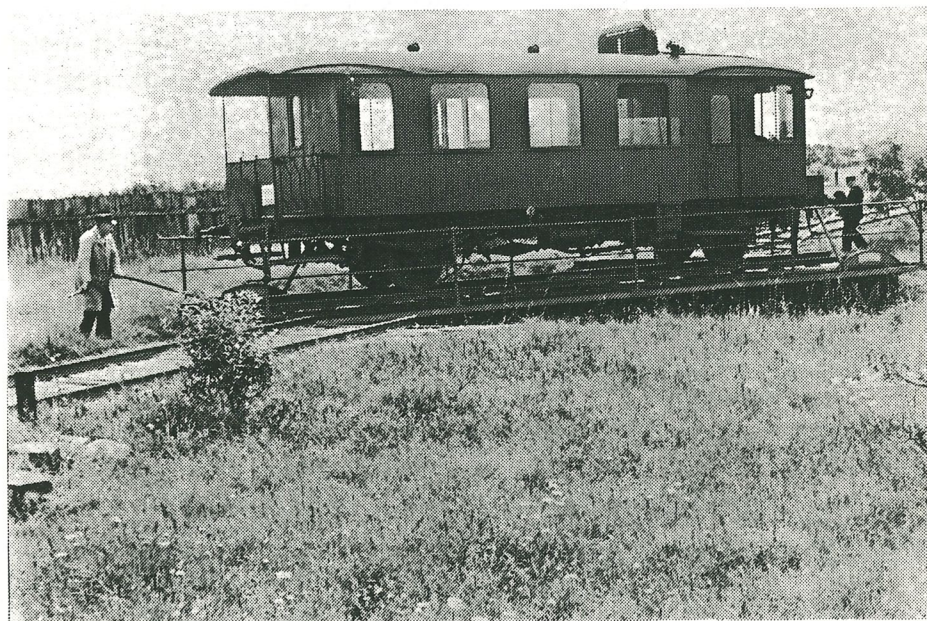
Køreplan for banen fra 1932,
 med fire togpar daglig.

kr og godstransporternes indtægter udgjorde ca. 42.000 kr, hvor ca. 40.000 kr kom fra godstransporter mellem banens stationer og stationer udenfor banen.

På baggrund af udvalgets arbejde, foreslog statsbanerne i 1932 at persontrafikken på Videbæk-banen skulle nedlægges, og den videre drift blev indskrænket til godstransport. På foranledning af borgerforeningen i Videbæk arrangeredes i 1932 et møde på Westergaards Hotel i Videbæk vedr. jernbanen. Banens dyre driftsform blev kritiseret og et

forslag om motordrift blev fremlagt. Samtidig hermed blev et tremandsudvalg nedsat for at forhandle med trafikministeren. Udvalget bestod af apoteker Funch fra Videbæk og en købmand fra hver af oplandsbyerne Herborg og Rækker Mølle.

For at imødegå en nedlæggelse af persontrafikken på banen, blev der skrevet til egnens rigsdagsmænd. Endvidere holdtes en række møder nord for Videbæk, i det område hvor banen oprindeligt var tænkt videreført, for atter at lufte tanken om en gennemførelse af



Triangel-motorvognen vendes på drejeskiven i Videbæk d. 29/7-1954. (IVA)

banen til Vildbjerg. Lov af 20. maj 1933 gav videreførelsen til Skive det endelige dødsstød. Samme lov gav også hjemmel til at nedlægge persontogsdriften på Skjern-Videbæk banen, dog tidligst efter 1. oktober 1934. Forinden skulle der gennemføres en forenkling af den daværende dyre drift, der bla. skyldtes at statsbanernes normale bemandingsprocedure også blev anvendt på Videbæk-banen.

Driften forenkles

Fra banens åbning var togene blevet fremført af damplokomotiver og i midten af maj 1934 indsættes de små Triangel-motorvogne, litra ME, i alle tog. Grundet den minimale persontrafik på banen, bestod toget som regel af en solokørende Triangel-motorvogn, der kunne suppleres med en F-vogn. Hvad angår godsvogne, medtoges der som regel 1-2 vogne

ad gangen i motortogene. Samtidig hermed blev også bemanningen på stationerne beskåret, sådan at tjenesten blev udbudt til private via enterpriseordninger. Efter disse tiltag blev banens økonomi forbedret. Den lokale folketingsmand Jens Sønderup fra Nr. Vium kom med forslag overfor statsbanernes generaldirektør Therkildsen, om en fortsættelse af den forenkledede driftsform.

En trafikkommission nedsat i 1936 mente dog fortsat at opretholdelsen af person- og godstrafikken var umulig, og foreslog at persontrafikken blev nedlagt og banens godstransporter blev dækket af en rangertraktor, der skulle køre efter behov.

Der er meget få hændelser at berette om fra banens driftsår. Generelt betegnedes banen, som en lille hyggelig bane, hvor man havde

98. Skjern-Videbæk og omvendt.

km	581	583	587	1591	591	1395	582	588	1592	592	1596
—	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
—	2050	2340	1740	17230	17230	—	19227	22346	750	750	—
—	c329	800	17256	1438	1700	174	925	1413	11838	2249	003
0	628	1030	1446	+1600	+1941	2250	801	1213	1735	+2118	+2054
5	635	1039	1456	1608	1949	2044	758	1203	1727	+210	+2046
10	642	1047	1505	1615	1958	2053	748	1154	1719	+208	+2039
13	648	1052	1513	1619	2000	2057	737	1144	1710	+2055	+2031
16	656	1059	1522	1626	2007	2105	734	1142	1706	+2052	+2028
20	704	1108	1533	1634	2015	2115	724	1133	1655	+2044	+2020

a Sen- og Hldg. 2355. Begge Tog Lytlog. b 2. Afdeling samt gennemgaaende Vogne 1937. Endr. 18/6—15/8 1859. c Sen- og Hldg. 420.

Køreplan for Skjern-Videbæk banen fra 1938. Sammenlign med køreplanen på side 14 og se forskellen for og efter lyntogenes indførelse i 1935.

god tid, hvilket også afspejlede sig ved, at de rejsende kunne komme med toget hvor de ville. Hvis nogle beboere langs banen havde været i Skjern for at købe ind, kom de af og til ind i styrehuset på Triangel-motorvognen for at få sig en sludder med motorføreren.

En motorfører fortæller, at hvis de kom til at køre turen fra Skjern til Videbæk omkring kaffetid om eftermiddagen, kørte de ofte lidt hurtigere til Herborg end normalt, da stationsforstanderen her stod klar med kaffe på kanden. Efter en lille kaffetår, var man så klar til at fortsætte mod Videbæk og måske indhente det forsømte.

Niels Peter Jensen der kørte nogle af persontogene mellem Skjern og Videbæk, kan fortælle om stationsforstanderen fra Sædding, der havde problemer med nogle alliker, som byggede rede i stationens skorsten. Stationsforstanderen ønskede at Niels Peter Jensen tog sin bøsse med på den næste tur, men kun på den betingelse af der ikke var for mange passagerer med toget. På den næste tur var der kun en ældre dame med toget, og ved indkørslen til Sædding station rullede Niels Peter Jensen vinduet ned i styre-

huset på motorvognen og ventede til det rette tidspunkt. Da tidspunktet kom, blev der sendt en ladning krudt op mod allikerne, der derefter faldt nok så fint ned på perronen, hvor stationsforstanderen havde travlt med at få dem væk. Herefter bankede det på døren inde fra kupévognen og den gamle dame ville vide hvad det var for et brag hun havde hørt. Motorføreren beroligede hende med, at det blot var noget med bremserne.

Niels Peter Jensen var forøvrigt fører på det sidste persontog på Skjern-Videbæk banen i 1955, hvor han satte et skilt på toget med påskriften "Til salg", hvilket ikke faldt i god jord hos stationsforstanderen.

Trækkraften

Trækkraften i banens levetid blev varetaget af damplokomotiver af litra A, B, Cs, J, G, O, K og D. Af motorvogne anvendtes litra ME, MC og MF, der var små motorvogne bygget af Triangel i Odense. Desuden litra MO, der ofte var kommet fra Århus med tog til Skjern og tog en tur til Videbæk inden den returnerede til Århus.

Skjern-Videbæk banen 1920-1995

Skjern—Videbæk. Sommer 1945

km fra Skjern	Faldst. B	Stationsbetegnelse	Målt afstand fra Skjern i meter	Målt afstand fra Skjern i meter	581 G.			H K			587 G.			
					An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5,0	0	B	Skjern (Sj).....	—	—	—	6	30	—	—	—	—	—	—
9,2	0	B	Kongsholm (Oo) I.	45	—	—	6	22	6	24	—	—	—	—
12,8	0	B	Sædding (Æg) Δ	"	30	—	6	30	6	41	—	—	—	—
15,1	7	F	Risdal T (Rdt)	"	"	—	X	6	51	—	—	X	1	71
15,1	7	F	Herborg (Er) I.....	"	"	—	6	57	7	07	—	—	—	—
19,5	10	F	Videbæk (Dæ).....	30	—	—	7	17	—	—	—	7	10	—
Togtet er:					Bl. Tog						Bl. Tog			
Største tilladte Hastighed km i Tim.:					40						40			
Løber:					Tirs., Tors., Lørd.						Tirs., Tors., Lørd.			

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal standse ved Trinbrættet.

Videbæk—Skjern.

km fra Videbæk	Faldst. B	Stationsbetegnelse	Målt afstand fra Videbæk i meter	Målt afstand fra Videbæk i meter	582 G.			H K			588 G.			
					An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,4	3	B	Videbæk (Dæ)....	—	—	—	7	45	5	01	—	—	—	—
6,7	0	C	Herborg (Er) I....	45	—	—	7	50	8	00	—	—	—	—
10,3	10	B	Risdal T (Rdt)	"	—	—	X	8	14	—	—	—	—	—
14,5	8	B	Sædding (Æg) Δ	"	30	—	8	22	8	20	—	—	—	—
14,5	8	B	Kongsholm (Oo) I.	"	—	—	8	37	8	40	—	—	—	—
19,5	—	—	Skjern (Sj).....	30	—	—	8	50	—	—	—	—	—	—
Togtet er:					Bl. Tog						Bl. Tog			
Største tilladte Hastighed km i Timen:					40						40			
Løber:					Tirs., Tors., Lørd.						Tirs., Tors., Lørd.			

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal standse ved Trinbrættet.

Køreplan for Skjern-Videbæk banen fra sommeren 1945.

2. Verdenskrig

Da Danmark blev besat af de tyske nazister d. 9. april 1940, måtte det danske folk, ligesom resten af Europa's befolkning, begynde at rationere. Trafikkommisionens forslag fra 1936 om nedlæggelse af persontrafikken på Skjern-Videbæk banen, blev heldigvis ikke ført ud i livet inden 2. verdenskrigs udbrud.

Som andre jernbaner skulle Videbæk-banen indskrænke.

Således blev motorvognene henstillet og alle togpar blev igen fremført af damplokomotiver. Antallet af togpar blev i de første krigsår, skåret ned fra 4 til 3 togpar på hverdage, mens man stadig bibeholdt 4 togpar om søndagen. Ifølge tjenestekøreplanen blev alle disse tog fremført som G200. Faktum er dog at både K- og D-

Skjern-Videbæk banen 1920-1995

Skjern—Videbæk.

Vinter 1945

km fra Skjern	Stationsnavn	Faldal	Stationsnavn	km til Videbæk	581			1581			583			587			591			1591		
					G.			P.			G.			G.			G.			P.		
					An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog
—			Skjern (S).....	45	—	6:35	—	7:45	—	10:45	—	15:50	—	19:55	—	20:20	—	20:20	—	20:20	—	20:30
5.0	O	B	Kongsholm (Oo) I.	"	6:47	6:40	—	7:54	7:55	10:47	10:18	—	16:02	16:01	—	20:07	20:08	—	20:29	—	20:30	
9.2	O	B	Sædding (Æg) Δ.	"	7:01	7:00	—	8:03	8:04	11:00	11:04	—	16:16	16:20	—	20:20	20:22	—	20:38	—	20:30	
12.8	O	B	Risdal T (Rdt)	"	X	7:10	—	X	8:11	—	X	11:14	—	X	16:30	—	X	20:32	—	X	20:30	
15.1	7	F	Herborg (Er) I.....	"	7:22	7:32	—	8:17	8:18	11:20	11:30	—	16:30	16:37	—	20:38	20:30	—	20:52	—	20:53	
19.5	10	F	Videbæk (Dæ).....	"	7:42	—	592	8:20	—	11:10	—	588	16:17	—	20:10	—	592	21:01	—	—	—	1892
Togtet er:					Bl. Tog			Persontog			Bl. Tog			Bl. Tog			Persontog					
Største tilladte Hastighed km i Tim:					40			45			40			40			40			45		
Løber:					Hv			S			Daglig			Daglig			Hv			S		

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal stånde ved Trinbrættet.

Videbæk—Skjern.

km fra Videbæk	Stationsnavn	Faldal	Stationsnavn	km til Skjern	582			1582			584			588			592			1592		
					P.			P.			G.			G.			G.			P.		
					An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog
—			Videbæk (Dæ).....	45	40	—	6:00	501	—	9:00	—	12:05	583	—	17:10	—	21:05	591	—	21:20	1891	
4.4	O	B	Herborg (Er) I.....	"	8:17	8:18	—	9:08	9:00	—	12:10	12:22	—	17:51	18:02	—	21:10	21:17	—	21:28	21:29	
6.7	O	B	Risdal T (Rdt)	"	X	8:23	—	X	9:14	—	X	12:30	—	X	18:10	—	X	21:25	—	X	21:34	
10.3	O	B	Sædding (Æg) Δ.	"	40	8:31	8:32	—	9:22	9:23	—	12:38	12:11	—	18:18	18:21	—	21:32	21:35	—	21:42	21:13
14.5	O	B	Kongsholm (Oo) I.	"	—	8:40	8:41	—	9:31	9:32	—	12:10	12:50	—	18:29	18:30	—	21:43	21:11	—	21:51	21:52
19.5			Skjern (S).....	"	—	8:50	—	9:41	—	—	13:00	—	—	18:40	—	—	21:54	—	—	22:01	—	
Togtet er:					Bl. Tog			Persontog			Bl. Tog			Bl. Tog			Persontog					
Største tilladte Hastighed km i Timen:					45			45			40			40			40			45		
Løber:					Hv			S			Daglig			Daglig			Hv			S		

Køreplan for Skjern-Videbæk banen fra vinteren 1945. Her er kørslen atter normal.

maskiner fra Århus var trækraft for togene.

I marts 1944 blev også kørslen om søndagen skåret ned, da der herefter kørtes 3 togpar daglig. Det varede ikke længe inden man helt stoppede kørslen om søndagen og skar hverdagskørslen ned. Ved slutningen af krigen kørtes der kun hver anden dag og således kørtes der fra d. 12. juni 1945 2 togpar med en K-maskine fra Herning.

Pga. krigen blev der en stor opløstning af godstrafikken. Dette skyldtes især de mange brunkuls- og tørvetransporter fra Risdal, da brændselsituationen under krigen jo var forringet.

Efterkrigstiden

De store godstransporter fortsatte endnu nogle år efter krigen og

sommerkøreplanen 1947 viser da også en togplan med 7 togpar på hverdage og 6 togpar på søndage. Da godsmængden oversteg hvad motorvognene kunne klare, kørtes flere af disse togpar med damplokomotiver.

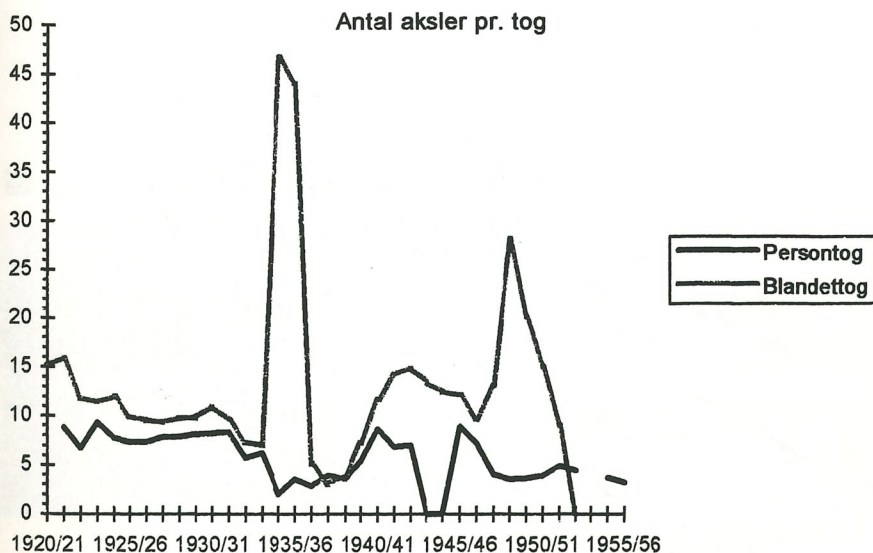
Godsmængden faldt dog omkring 1950 og herefter kørtes alle tog med motorvogne også godstogene. I oktober 1951 kørtes på hverdage 6 togpar med MC/MF og 1 togpar med MO, på søndage 6 togpar med MC/MF.

Persontrafikken nedlægges

Først i 1950'erne begyndte også

persontrafikken at falde. Banens faste brugere var på det tidspunkt nærmest kun 30-40 skoleelever til Skjern. Af denne grund blev planerne om personbefordringens ophør igen aktuelle. Triangelmotorvognene var efterhånden opslidte og det blev derfor besluttet at nedlægge persontrafikken pr. 2. oktober 1955.

Det sidste skoletog der kørte om eftermiddagen d. 2. oktober 1955, blev pyntet af eleverne med konfetti. De ville hermed være med til at festliggøre banens sidste driftsdag. Om aftenen, var der for en gang skyld en del mennesker på perronen på Videbæk station, der



tog afsked med toget, da det rullede mod Skjern. Ved Videbæk trinbræt strømmede folk ligefrem til for at få et glimt af det sidste persontog fra Videbæk, men der var ingen ceremoni, folk stod blot tavse indtil toget var forsvundet i mørket.

Persontrafikken mellem Skjern og Videbæk blev herefter overtaget af Chr. Dalgaard fra Bølling, der allerede dagen efter, d. 3. oktober 1955 begyndte busruten mellem Skjern og Videbæk.

Ardelt-traktoren overtager banen

Efter nedlæggelsen af person-

trafikken på banen blev Videbæk station og banelegemet nord for hovedvejen solgt og der anlagdes nye læssespor og opført pakhus umiddelbart syd for hovedvejen, ved det gamle Videbæk trinbræt. Der indrettedes postkontor og godsekspedition i baneformandsboligen, og ved at føje en tilbygning til boligen, blev der også plads til venteværelse for de rejsende til rutebilerne. De tre andre mellemstationer på banen blev solgt, men der kunne dog stadig ekspederes vognladningsgods til og fra de fire stationer.

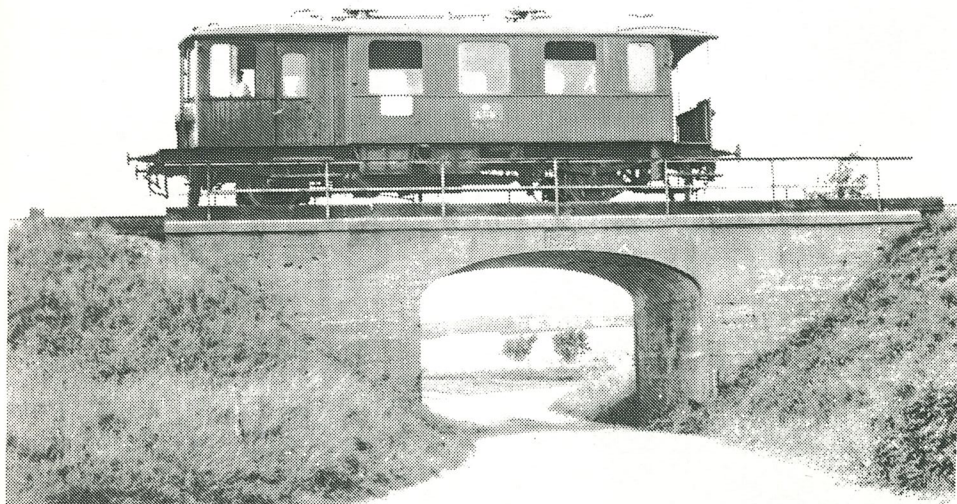


Triangel-motorvogn MC 651 syd for Sædding d. 17/8-1969 (OS)

Godstransporterne blev varetaget af en Ardelt-rangertraktor fra Skjern, der kørte en dobbelttur søgne mandage-fredage. Skøns-mæssigt bestod godstrafikken af 30-60 vogne pr. måned. Det var dog stort set kun Videbæk, der havde behov for godstrafik. De fleste transporter var til andels-kondenseringsfabrikken i Videbæk (ARINCO) og kartoffelmels-fabrikken. Derfor besluttede DSB's banetjeneste i slutningen af 1960'erne, at grave sidesporene op på Kongsholm, Sædding og Herborg stationer.

Persontog på banen

Efter persontrafikken nedlæg-gelse, har banen kun én gang været befaret med persontog. Det skete d. 17. august 1969 hvor Lokomotiv-klubben KLK med formand Olav Skov i spidsen, arrangerede en særtogsudflugt på Skjern-Videbæk banen, med kørsel med en Triangel-motorvogn. Dette var det første persontog på banen i 14 år. I modsætning til nogle af de andre baner, hvor Lokomotivklubben KLK havde kørt særtog, viste der sig ikke mange mennesker langs banen for at iagttage toget. De



MC 651 ved vejunderføringen, nord for Herborg d. 17/8-1969 (OS)

sindige vestjyder var ikke sådan at chokere.

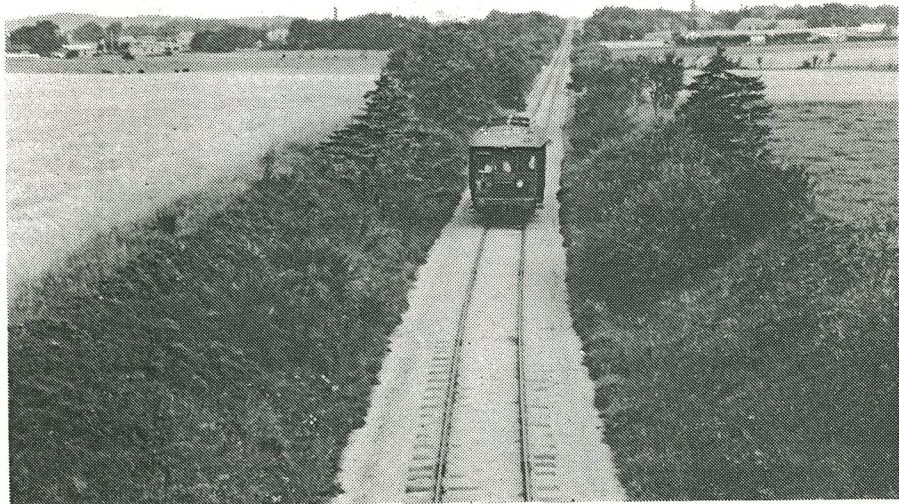
Der blev befordret omkring 15 medlemmer i motorvognen MC 651 der, sammen med lokomotivføreren, var lejet til lejligheden af Varde-Grindsted Jernbane. Toget kom til Skjern om formiddagen, hvor VaGJ-initialerne på motorvognens side blev dækket af et DSB-mærke og et destinationsskilt med "Til Videbæk" blev hængt på vognen. Dog blev perronskiltet "Tog til Ringkjøbing" ikke ændret!

Da drejeskiven i Videbæk var blevet fjernet efter persontrafik-

kens ophør, var det nødvendigt at vende motorvognen i Skjern, så man kørte baglæns til Videbæk og dermed var retvendt når man kørte tilbage til Skjern igen. Det resulterede i at motoren løb varm, da vognens køler sad i fronten.

Allerede på dette tidspunkt var banens tilstand meget dårlig og man fik derfor påbud om at køre efter rangerreglementet dvs. 15 km/t. Ved hver tværgående vej skulle toget stoppe, da der ikke var blinklys på strækningen.

Da det stadig var en statsbanestrækning, måtte der indrages ikke



MC 651 syd for Herborg, på vej mod Skjern d. 17/8-1969 (OS)

mindre end tre DSB-tjenestemænd, en togfører, en lods og en stedkendt mand.

Godstrafikken nedlægges

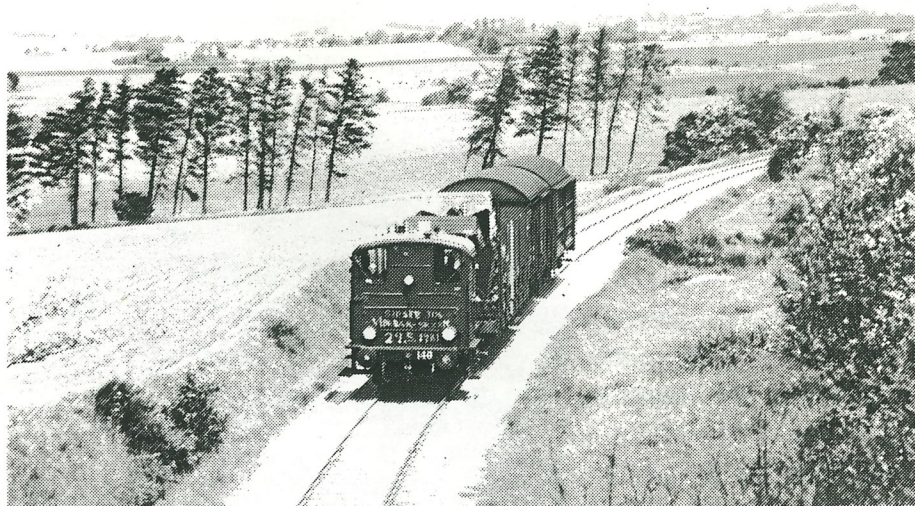
Dødsstødet for Skjern-Videbæk banen's godstrafik kom, da en af de største kunder, kartoffelmelsfabrikken i Videbæk, i april 1970 valgte at flytte til Brande. Indtil da havde transporterne til fabrikken udgjort en stor del af den samlede transportmængde. Tilbage var blot transporterne af træ fra Sverige og øl og sodavand fra de københavnske bryggerier. Efter en centralisering af bryggeriernes øldepoter, blev disse transporter også indstillet. Kort tid efter kartoffelmelsfabrikkens flytning, udbad statsbanernes baneafdeling sig instrukser for banens fremtidige brug, idet det dårlige spor efterhånden trængte til en del vedligeholdelse. Trafikafdelingen under



*Godsterrænet syd for landevejen, her set mod syd
d. 24/4-1981 (SAG)*

DSB var dog endnu ikke indstillet på at opgive banen, da de tilbageværende transporter alligevel udgjorde en hel del vognladningsgods og dermed også var med til at give trafik til andre af statsbanernes sidebaner.

Først i 1981 var godstrafikken på ca. 200 ankomne og afgående



*Næstsidste godstog på Skjern-Videbæk banen fremført af Ardelt 140.
Billedet er taget mellem Sædding og Kongsholm d. 29/5-1981 (BL)*

vogne pr. år. Pga. sporets tilstand blev max. hastigheden nedsat til 15 km/t. En istandsætning af sporet ville koste 4-5 mio. 1980-kr, hvilket ville være nødvendigt for at undgå afsporinger.

En lille avisnotis i april 1981 forkyndte det der måtte komme før eller siden: "Godsbanen mellem Skjern og Videbæk lukkes pr. 1. 6. 1981.". Sidste driftsdag for godstrafikken på banen blev d. 29. maj 1981, men en manglende losning af en godsvogn i Videbæk, medførte at Ardelt-traktoren endnu engang

måtte afsted til Videbæk. Den 31. maj 1981 blev banens sidste driftsdag.

Dermed var en af landets sidst anlagte kulturbaner et afsluttet kapitel. Hvad angik de største transporter, blev der indgået en aftale med kunderne om erstatningsbefordring fra d. 1. juni 1981. Denne befordring bestod af transport med lastbil fra DSB's godsterminal i Herning til Videbæk.



Videbæk-banens spor gik gennem ARINCO, her set fra syd d. 24/4-1981 (SAG)

Tiden efter nedlæggelsen

Først i 1970'erne blev pladsen i den gamle baneformandsbolig for trang for postvæsenet. Da Troldhede station blev nedlagt i februar 1974 og postdistriktet i Troldhede blev sammenlagt med Videbæk gav dette det endelige startskud til opførelsen af et nyt posthus, bag den gamle baneformandsbolig. Efter at godsterrænet syd for hovedvejen i Videbæk havde ligget ubenyttet hen i nogle år efter godstrafikkens nedlæggelse, blev sporene taget op ud til Sønder-

gade/Skjernvej og i begyndelsen af 1990'erne blev hele pladsen ryddet. En ny rutebilstation blev opført på stedet hvor læsserampen var beliggende.

Udnyttelse af banearialet

Med indstillingen af driften på banen, var det nærliggende at tro, at sporene blev taget op og en epoke ville være glemt. Det blev ikke tilfældet.

I 1985 udarbejdede Ringkøbing Amt en regionsplan for området, med forslag om at banen skulle udlægges som natursti eller cykel-

sti. Dette fik imidlertid flere instanser til at reagere, bl.a. Dansk Cyklist Forbund der ønskede banen udlagt som cykelsti. Friluftsrådet derimod ønskede banen udlagt som natursti og lodsejerne med jord op til banen, ønskede at tilbagekøbe banearealet. Et tilbagesalg af jorden til lodsejerne ville dog betyde en ændring af regionsplanen.

I begyndelsen af 1987 blev banen endelig nedlagt af DSB. Man ønskede fra statsbanernes side at sælge jorden til amtet eller de berørte kommuner. Fra amtets side var man stadig interesseret i at etablere en natur- eller cykelsti på banen, men ønskede ikke at købe arealet. Man foreslog Videbæk og Skjern kommuner at købe banen i fællesskab.

Protester fra bl.a. lodsejere langs banen, betød, at stiforbindelsen i slutningen af 1987 blev udtaget af regionsplanen og man overlod det til Skjern og Videbæk kommuner at bestemme om udnyttelsen af banearealet.

Efter den beslutning, indledte de to kommuner, Videbæk og Skjern, et projektsamarbejde vedr. den fremtidige benyttelse af Skjern-Videbæk banen. Man søgte

Ringkøbing Amtsråd om midler til naturgenopretning på Skjern-Videbæk banen, så den kunne udnyttes til turist- og friluftsførmål.

Veterantog på banen

Sideløbende hermed, arbejdedes der fra anden side med andre planer for banen. Sognepræst Egon Weber Paulsen, Nr. Vium var en af initiativtagerne til en arbejdsgruppe under Skjern-Egvad Museum, som ønskede at oprette et banearbejdermuseum i Skjern og drive veteranogskørsel mellem Skjern og Herborg.

Man rettede derfor henvendelse til DSB's museumsvirksomhed, for at få dem til at forestå kørslen med veteranogsmateriel. Fra museumsvirksomhedens side ønskede man dog ikke at sprede sine aktiviteter yderligere, hvorfor projektet med veteranogskørsel og oprettelse af et banearbejdermuseum strandede.

Statsbanerne ville stadig sælge arealerne til de tilstødende kommuner, og man indledte forhandlinger med Videbæk og Skjern kommuner i 1990 om salg af Skjern-Videbæk banen.

Efter lange forhandlinger blev banen købt i 1993 af de to kom-

muner og amtet tilsammen for 100.000 kr. Fra forhandlingerne blev indledt til købet af banen var en realitet, var købsprisen faldet med 550.000 kr.!

Efter købet blev banearealet overdraget til den, på det tidspunkt, et år gamle forening Videbæk-Skjern Veteran Jernbane.

VSVJ stiftes

Op til ti-års dagen for nedlæggelsen af Skjern-Videbæk banen d. 1. juni 1991, skete der noget på banen. Den blev ryddet og atter befaret af skinnekøretøjer på årsdagen. Det drejede sig om klubben UNJ (Udflugtsklubben til Nedlagte Jernbaner) der bestod af nogle LEGO-medarbejdere fra Billund, som havde kastet deres kærlighed på den stærkt tilgroede bane.

Deres entusiasme medvirkede til at give mere vind i sejlene for en samling lokale kræfter, ledet af Jakob Bechsgaard Nielsen og Egon Weber Paulsen, der ønskede af bringe banen tilbage til livet.

Foreningen stiftes

På foranledning af Videbæk Turistforening, blev foreningen

Videbæk-Skjern Veteran Jernbane (VSVJ) stiftet d. 24. juni 1992 i Herborg. Bestyrelsen konstituerede sig med Carsten Hansen som formand, Flemming Egeslund som næstformand, Egon Weber Paulsen som sekretær og Egon Madsen som kasserer.

Turistforeningen havde umiddelbart inden VSVJ's stiftende generalforsamling, lejet et rangerlokomotiv, af Himmerlands Jernbaneklub. Lokomotivet, der stammede fra Stålvalseværket, havde rester i sig fra et gammelt lokomotiv, som havde kørt på Slangerupbanen. Lokomotivet ankom til Herborg i juni 1992, og mindede i det ydre om den type rangertraktor, der havde befaret Videbæk-banen i 26 år.

Nye skinnecykler produceres

Efter foreningens stiftelse gik man i gang med yderligere at rydde strækningen. I samarbejde med produktionsskolerne i Skjern, Videbæk og Ringkøbing, og Projektskolen i Skjern, blev der arbejdet henimod projektet med at tilbyde udlejning af skinnecykler for offentligheden. Som de første i Danmark ville VSVJ kunne tilbyde denne type udlejning, efter en idé

fra Sverige.

Man begyndte produktionen af helt nye skinnecykler efter foreningens eget design. Der blev indrettet rasteplasser langs banen med borde, bænke og skraldespande.

Udlejningen begyndte d. 18. juni 1994 med 10 nykonstruede skinnecykler. Dagen blev markeret med taler, musik ved Videbæk Tambourkorps og gratis kørsel med skinnecykler og skinnebiler. Som ved Skjern-Videbæk banens åbning i 1920, var vejret også her præget af regn og blæst.

Veteranbanens første handlingsplan var meget optimistisk, idet man regnede med at kunne køre med Triangel-motorvogn i 1994 og damplokomotiv til jubilæet i november 1995. Inden længe måtte man dog sande at dette var meget optimistisk sat og senere blev handlingsplanen da også revideret.

Til vedligeholdelse af sporet, lejede man i 1994 en motortrolje fra Lemvig-banen.

I jubilæumsåret har Skjern-Videbæk banen fået nyt liv. VSVJ har til sæsonen 1995 haft 15



VSVJ's skinnecykkeludlejning på Videbæk-banen indviedes d. 18/6 1994. (SDA)

skinne-cykler i drift med over 4200 personer på skinnerne.

Banens fremtid

Banen har i sin levetid haft tilnavnet "Den ufuldendte bane". Med de positive resultater for skinne-cykeludlejningen, må man sige, at de gamle spor igen har sat egnen på det jernbanemæssige landkort. Til glæde for både lokalbefolkning og for de mange turister, der kan opleve et stykke vestjysk natur.

På baggrund af den positive modtagelse udlejningen af skinne-cykler har fået, ser VSVJ lyst på de fremtidsplaner man har for banen. Disse indebærer bl.a. sporudvidelser og bygning af en remise i Herborg. Der arbejdes fortsat på at skaffe skinnebiler, små troljer og et let motorkøretøj til fremtidig personbefordring på banen.

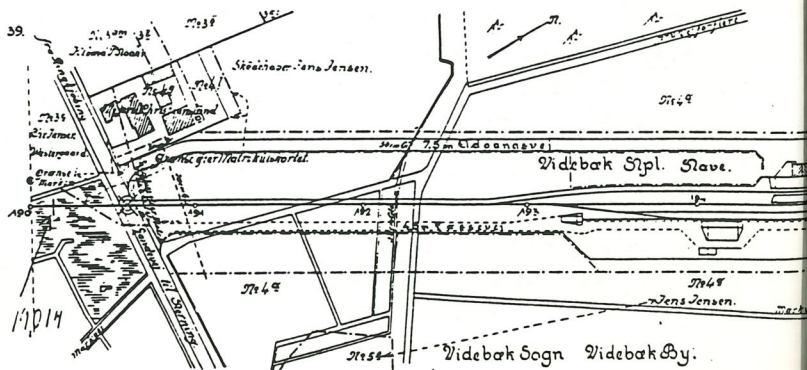
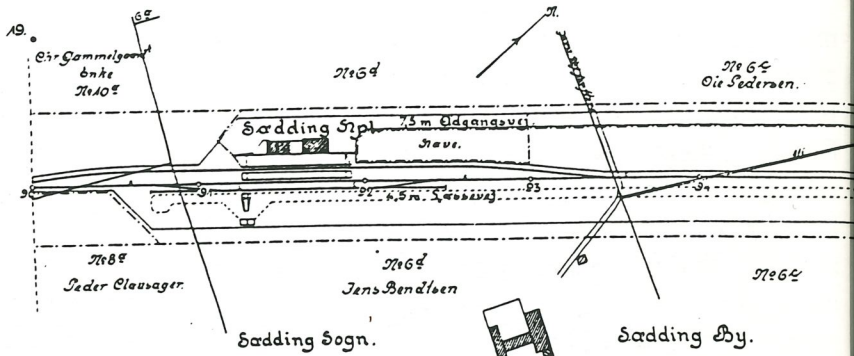
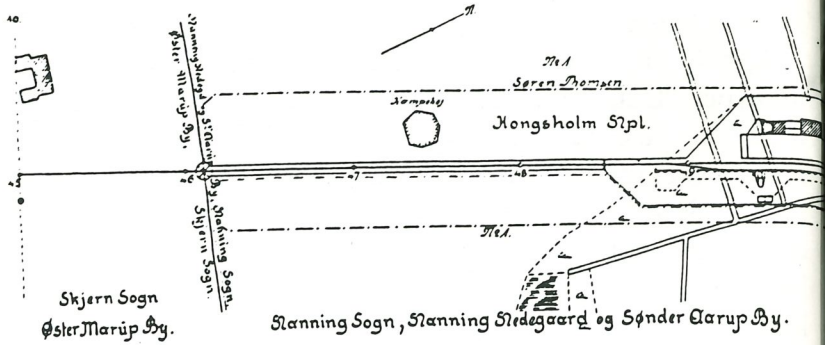
Ligeledes arbejdes der på at få reetableret to manglende skinne-stykker umiddelbart nord for Skjern, reetablering af vejoverkørsler og drift af skinne-cykler helt til Skjern.

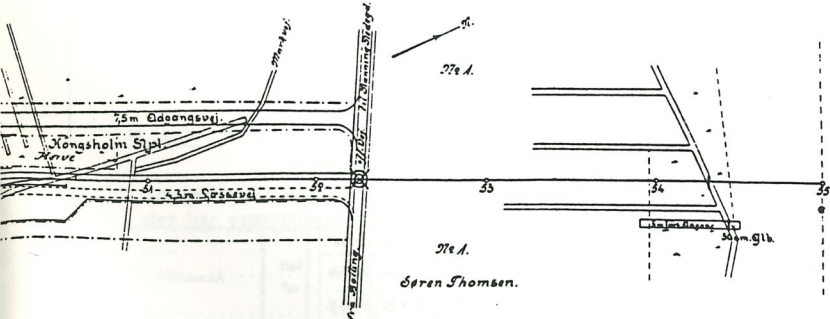
Alt dette er foreningen klar over kun kan ske ved et fortsat godt samarbejde med Skjern og

Videbæk kommuner og de to turistforeninger i disse byer.

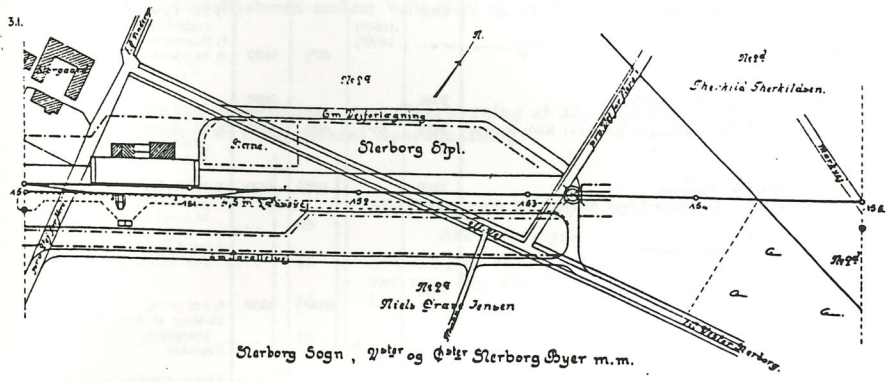
Sammen kan det sikkert lade sig gøre at ændre banens "kælenavn", så egnen kan få en levedygtig veteranjernbane man kan have glæde af fremover.

Appendix

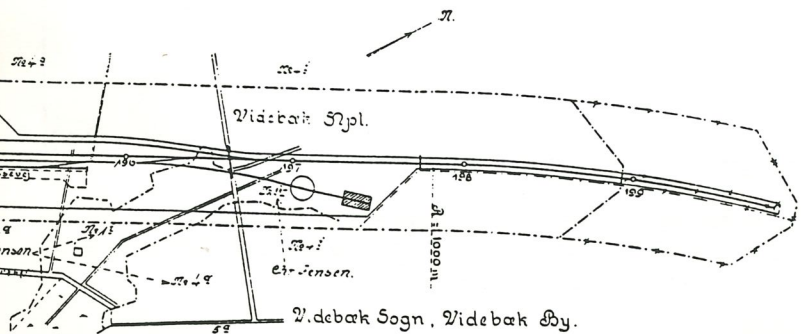




Stanning Sogn, Stanning Nedegaard og Sønder Carup By.



Stierbørg Sogn, Niels Erav og Sønder Stierbørg Byer m.m.



Videbæk Sogn, Videbæk By.

Fortegnelse I

over

 Ejere og Brugere af Jordarealer m. v., om hvis Afstaaelse der vil blive Spørgsmaal i Anledning af
Baneanlægget fra Skjern til Videbæk.

St. 7,36—199.

Løbe-Nr.	Station		Matr.-Nr.	Ejer	til Banen	Ønskes eksproprieret m ²		Ialt m ²	Anmærkning
	fra	til				udenfor Banen	B. v. S.		
				Ringkjøbing Amt. Bølling Herred. Skjern Sogn. Engsig og Vraa Byer.					
10.	7,36	—9,90	5 a	Jens Hansen	4300	1060 ¹⁾ 1400 ²⁾	40 ³⁾	6800	1) Til fremtidigt Vind- duktanlæg. 2) Banevogterhus. 3) Anforlægnings.
	9,90	—11,89	6 a	Poul Chr. Jacobsen	3000			3000	
12	11,80	—16,45	21 a og 6 c	Simon Jensen — Bruger: Niels Nielsen	7180	80 ¹⁾	40 ²⁾	7300	1) Til Rampe for de private Ork. i St. 13,5—14 og 16,5—17.
13	16,45	—20,71	22 a og 20 c	A. Pedersen, Skødehaver: Jens Rahbeck	7860		40 ²⁾	7900	2) Til Rampe for den private Ork. i Stk. 16,5—17.
14			20 a og 22 b	Mourits Poulsen					Adgang ad den private Ork. i St. 16,5—17.
15	20,71	—24,17	70 og 97	Karl P. Pedersen	6000		2000 ¹⁾	8000	1) 6 m \neq Vej. Mødding at flytte eller overdække. Hønsehush.
16			7 f	Jens Laursen					Adgang over Mr.-Nr. 70 lange B. h. S. til den off. Ork. i St. 22—23.
17			62	Thomas Andreasen		200 ¹⁾ 1400 ²⁾		1600	1) Stikvej til Holstebro Landevej. 2) Banevogterhus.
18	24,17	—24,25		Offentlig Vej					

Forsiden af den oprindelige ekspropriationsfortegnelse fra anlæggelsen af Skjern-Videbæk banen. Bemærk venligst løbe-nr. 15: "Mødding at flytte eller overdække. Hønsehush." Alt blev medtaget og overvejet i fortegnelsen.

Strækning	Største tilladte Køre- hastighed uden Skærk- ningen km i Timen	Lokomotiv- og Motorvogns- benyttelse	Tilladt Akseltryk for Per- son-, Post- og Rejse- godsvogne t	Tilladt Akseltryk for Godsvogne i Tog, hvis største tilladte Hastighed er		
				over 70 km/T t	46-70 km/T t	45 km/T eller der- under t

IV. C. Uhegnede Strækninger med Overbygning af 32, 33,4 og 34 kg Skinner og Stationer, der har centraliseret Sporafaaening:

Røde-Kro— Aabenraa	45	Alle Loko undt. H, P, R og S. Alle Motorvogne.	13	—	—	13
Hviding— Tønder	45		14	—	—	14
Røde-Kro— Løgumkloster	45		13	—	—	13
Løgumkloster— Bredebro	45		14	—	—	14
Vejle Nord— Vejle H	*)		13	—	—	13

*) Paa Forbindelsesbanen mellem Vejle Nord og Vejle H. fremføres alle Tog efter Reglerne for Ranging.

V. C. Uhegnede Strækninger med Overbygning af 32, 33,4 og 34 kg Skinner og Stationer, der ikke har centraliseret Sporafaaening:

Nyborg— Knudshoved	45	Alle Loko undt. H, P, R og S. Alle Motorvogne.	13	—	—	13
Vojens— Haderslev	45		14	—	—	14
Tønder—Tinglev— Sønderborg §)	45	Strækningen Nyborg—Knudsho- ved maa dog kun befares med Loko F, J, T og N.	14	—	—	14
Tønder— Højer §)	45		14	—	—	14
Skern— Videbæk §)	45		13	—	—	13

§) Stationerne Tønder, Jejsing, Bylderup-Bov, Tinglev, Kliplev, Rinkenæs, Graasten, Avnbøl, Vester-Sottrup, Skern, Sædding og Videbæk har centraliseret Sporafaaening.

Kildefortegnelse:

- Videbækbogen af Valdemar Nørlund Christensen. Videbæk kommune/Videbæk Borgerforening 1974 s. 267-271: "Jernbanen".
- Niels Jensen: Vestjydske Jernbaner s. 94-99
- Ringkøbing Amts Dagblad 15/11-1920, 17/11-1920 og 3/10-1955.
- Herning Folkeblad 1/6-1981.
- Jernbanebladet årgang 1955.
- Signalposten 1974 s. 198-205: Nedlagte baner: jyske statsbanestrækninger af A. Gregersen.

36. SKJERN—VIDEBÆK Sommer 1955

Km. til Skjern	Faldhøj	Schlagingspost	Plak. hastighed km af gennemsn. løb af persontog	579			581			583			585				
				MC 36			MC 56			MC 56			MC 36				
				Am.	Af.	X tog	Am.	Af.	X tog	Am.	Af.	X tog	Am.	Af.	X tog	Am.	Af.
—	0	B	Skjern (Sj).....	45	—	—	016	—	—	801	500	—	1040	—	1330	—	—
5,0	0	B	Kongsholm (Oo) I	0	—	629	24	—	809	10	—	1048	49	1337	38	—	—
9,2	0	B	Sædding (Æg) Δ	0	—	40	30	31	17	18	—	56	57	44	45	—	—
12,8	7	F	Risdal T (Rdt) ..	0	—	X	38	—	X	24	—	X	1103	X	50	—	—
15,1	10	F	Herborg (Er) I...	0	—	40	41	—	29	30	—	1108	09	55	58	—	—
19,5	10	F	Videbæk (Dm) ..	0	—	40	649	—	839	—	—	1118	—	1404	—	580	—
Toget er:				Persontog			Persontog			Persontog			Persontog				
Største tilladte hastighed km i timen:				45			45			45			45				
Løber:				Hv			Daglig			Daglig			Daglig				

	Plak. hastighed km af gennemsn. løb af persontog	589			591			591			593			1593		
		MC 56			MC 36			MC 36			MC 36			MC 36		
		Am.	Af.	X tog	Am.	Af.	X tog	Am.	Af.	X tog	Am.	Af.	X tog	Am.	Af.	X tog
Skjern.....	45	—	—	1540	—	—	1820	—	—	1840	—	2132	—	—	2210	—
Kongsholm I	0	—	1540	49	—	1827	28	—	1853	54	2139	40	—	2227	28	—
Sædding Δ.....	0	—	40	56	57	—	34	35	—	1901	1902	46	47	—	35	38
Risdal T.....	0	—	X	1603	—	X	40	—	X	08	X	52	—	X	41	—
Herborg I.....	0	—	1608	09	—	45	46	—	13	14	57	58	—	46	47	—
Videbæk.....	0	—	40	1618	—	1854	—	—	1923	—	2206	—	584	2255	—	184
Toget er:		Persontog			Persontog			Persontog			Persontog			Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:		45			45			45			45			45		
Løber:		Daglig			Hv			S			Hv			S		

Videbæk trinbræt ligger på Videbæk station. Alle persontog skal standse ved trinbrættet.

Sommerkøreplan for Skjern-Videbæk banen, 1955.

