
Herborg Station

Nr. 3. Juli 2001. 2 årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

v/Kurt Hansen

Var den én der sagde Storm. P?

Ud af sporet kryber der en underlig udseende maskine med sneglefart, på toppen af den sidder Kurt Kristensen, far til maskinen. Hvad er det?

Det er en havetraktor med skinnehjul og en ekstra plæneklipper monteret på siden, vist ser den mærkeligt ud, men den opfylder til fulde det den blev lavet til, nemlig at slå græsset imellem og ved siden af sporet. Den er lavet som en nødløsning da det var på høje tid at få slået græsset nu da vi ikke længer må sprøjte. Vi skal, når vi for bedre tid, have lavet et andet køretøj til formålet. Hvad det skal være, vides ikke med sikkerhed endnu. Ind til da må vi anvende det der er tilrådighed og Kurt's opfindsomhed.

Banen.

Efter en tid hvor det ikke var muligt at køre på det sidste stykke af banen pga. opgravningsarbejde er banen nu farbar igen. Vi er nu ikke helt tilfreds med reetableringen, men da arbejdet ikke er klarmeldt kan vi ikke gøre så meget ved det. Derimod er vi nu gået i gang med at lægge spor hvor de mangler på strækningen Kongsholm-Skjern Der skal udskiftes ca. 60 sveller, de gamle er så rådne at der kan graves i dem med en skovl. Det har været nødvendigt at leje en entreprenør til at bortgrave en overskæring og med stor velvilje fra brugerens side var det ikke noget problem, vi håber at kunne tage banen i brug i løbet af september.

Oprydning.

Sidste år døde de fleste af de store elmetræer på stationspladsen og vi så os desværre nødsaget til at få dem fældet, vi fik træet der er stort nok til at opsave i planker til borde og bænke, mod atmedvirke til genplantning at nye træer.

Vi ville gerne høre Herborg borgernes forslag til hvad der skal plantes og fik derfor en borgermøde istand gennem sogneforeningen, mødet fandt sted i klublokalet ved skolen, der var mødt ca. 25 pers. op, diskussionen gik mest på den rod vi har af skinner, sveller og andet gammelt skrammel, der nu i flere år har ophobet sig på pladsen og næsten var groet efter i græs. Det blev derfor på den efterfølgende bestyrelses møde besluttet at skaffe os af med skinner, skiftespor og andet som vi ikke kan bruge, det blev til ca. 30 tons skrot. Hvis vi får brug for skinner og skiftespor til stationspladsen har vi muligheder for at få disse i den rigtige dimension som passer til vores spor. Den gule bivogn er nu væk, ligeledes gået til skrot da det ikke var muligt at finde nogen der var interesseret i at overtage den, vi er nu færdigt med et stort oprydning af stationspladsen og er klar til at plante træet til efteråret.

Store byttedag.

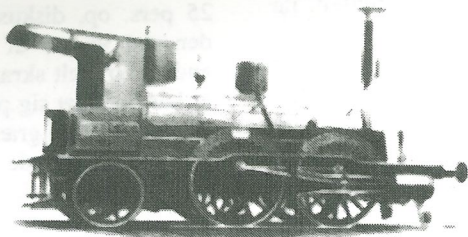
Efter flere vellykkede fælles arrangementer med sogneforeningen er det besluttet at afholde en Store byttedag, for gammelt blikkegøj og modeltog, Det bliver i Herborg forsamlingshus i november. Mere herom i næste nr. af bladet.

Sct.Hans

Der blev igen i år afholdt fælles Sct.Hans aften med Sogneforeningen, med telt, hoppeborg og pølsevogn, der var igen ,som, sidste år stort tilslutning til arrangementet med opgave løb på skinncykler og hvor sidste opgave var at samle en modeljernbane og få toget til at køre.

Frederikssundbanen

På grund af tekniske problemer
er vi p.t. desværre forhindret i at
trykke flere billeder.



Til banens åbning i 1879 blev der indkøbt 5 lokomotiver hos Esslingen ved Stuttgart.

Lokomotiverne var døbt før ankomsten til Danmark. De hed Tjalfe, Røskva, Vaulundur, Rimfaxe og Yrsa.

De kørte på Frederikssundbanen indtil 1897, men fortsatte med at gøre tjeneste rundt omkring på småbaner som

Tegning af Tjalfe, det længstlevende lokomotiv.

rangerlokomotiver. Vaulundur blev det første der måtte lade livet, det skete i 1899, to år senere var det Rimfaxes tur, Røskva i 1908, Yrsa i 1910, mens Tjalfe levede længst, og først gik til de evige jernbaner i 1917.



Vanløse Station 1910.

Vanløse havde ingen Station fra starten. I 1898 blev der oprettet et billetsalgssted som i 1906 blev ophøjet til holdeplads.

Først i 1911 blev Vanløse en rigtig station, selv om det stadig var langt ude på landet.

Tænk på, at i dag gøres der klar til indføring af Metroen på Vanløse station

*Kilde : Banen sætter spor.
Frederikssundbanen i 110 år 1879 - 1989*

Dampudflugt 6 juni. 1982

Tre medlemmer og jeg fra min tidligere klub mødtes på Kbvns. Hovedbanegård i den årle morgenstund for tage et tidligt morgentog til Roskilde .Her skulle vi med et udflugstog til Maribo, som kørte fra Roskilde kl. 7.27. Turen var arrangeret af DJK. I turen var der beregnet retur billet fra Roskilde til Maribo samt to dobbelt ture på Maribo – Bandholm . Her skal lige indskydes at turen gjaldt Maribo banens tyve års jubilæum.

Turen var en ren dampogs tur og i Roskilde fik vi dagens store overraskelse idet toget ikke havde ét men hele to lokomotiver forspændt , det var E 991 og P 917. DSB havde i deres særtogsplan kun meddelt, at toget blev trukket af E991 der i sig selv var et trækplaster, da der på dette tidspunkt ikke var køreklare E maskiner på Sjælland.. Toget havde følgende oprangering :

P 917/E 991 – Crm/Ax/CP/CP

Vognene ejedes, så vidt vides, af DJK.

Nå, men efter at have nydt synet af den seværdige dobbelt traktion og taget diverse billeder, entrede mine to rejsefælder og jeg den bagerst CP- vogn (det var den med kaffe og rundstykker) .og her fik vi udleveret dagens program.

Vort særtog kørte til tiden , og efter planen skulle vi køre Roskilde over Ringsted til Nykøbing F. Fra Nykøbing F. fortsatte vi til Maribo. Toggangen på Maribo Bandholm var i dagens anledning udvidet fra tre til fem togpar.

På Maribo station var der feststemning . Efter ankomsten steg vi over i det første tog til Bandholm . Togets maskine var pyntet med flag og bøgegrene foran. Det var et mylder af sommergæster , og på perronen spillede Maribo Borgervæbnings musikkorps , de var klædt i uniformer a la

1700- tallet . Efter at garden var steget ombord i toget gik turen så til Bandholm, vi blev fulgt af talrige veteranbiler ført af folk i datidens tøj. Jo, billedet var fuldkomment. .Banen har omtrent alle danske aldersrekorder. Det er ældste privatbanespor i landet, anlagt år 1869. Her kører også de to ældste eksisterende damploks i regelmæssig drift. ØSJS nr. 2 og nr. 3. Banen er også den første museumsbane i Danmark . Den startede i 1962.

Bandholm er et charmerende sted med sin lille station og havnen . Efter at have gået rundt et stykke tid, tog vi tilbage tit Maribo. Her havde vi næsten to timer til at nyde alt det gamle materiel det stod i omkring remisen.

Hjemturen til Roskilde blev på flere måder endnu bedre end udturen. Fremfor alt var der den lille detalje, at maskinerne ikke kunne vendes i Maribo i mangel af drejeskive , så de måtte køre baglæns til Nykøbing F.

Turen blev foretaget med en hastighed på 45 km, i timen . Her blev det også til flere fotostop når vi skulle gøre holdt ved krydsning af andre tog. Nu skulle maskinerne vendes , først blev E- maskinen vendt og så P maskinen. Hvorefter de igen blev koblet sammen, nu med E.- maskinen forrest Da der ikke længere er vandkraner på stationen måtte man have Falck til at levere vandet fra en brandhane udenfor hegnet. På hjem turen fik vi turens bedste fotostop på dæmningen mellem Vordingborg og Storstrømsbroen .Alle der ville, begav sig ned af skrænten for at få de bedste billeder , med lyset fra den nedad gående sol lige på hele togstammen . Herfra gik ture så til Køge og Roskilde med flere stop undervejs. I Roskilde sluttede turen hvorefter vi trætte men en god oplevelse rigere, tog hjem og fik kulstøvet vasket af.

Damptog i den østlige del af Harzen.

Fra tysk : Harzreisen v/F. Egeslund

Det er efterhånden sjældent at se damplokomotiver i fast daglig drift. Normalt oplever vi kun de store dampprustende stålkolosser på de forskellige veteranbaner, og da kun, hvis der ikke er dampforbud. Det er endda kun på særlige dage, hvor børn og voksne får chancen og muligheden for at indsnuse den særlig duft af damplokomotiv. At høre dampslagene, når lokomotivet rigtig sætter i gang og rigtig skal arbejde, er en helt særlig oplevelse.

Men i den østlige del af Harzen kan alt dette opleves. Hver eneste dag såmænd, for lokomotiverne der trækker togene er damplokomotiver. Disse kolosser der trækker togene gennem bjerge og dale er rigtige lokomotiver der kører i plandrift.

Den smalsporede jernbane i den østlige del af Harzen, har en sporvidde på 1 m og er vel omkring 95 km lang. Dette betyder, at man kan få sig en fornøjelig oplevelse på ca. 5 – 7 timer med en hastighed på ca. 15 – 20 km. i timen, hvis man da har lyst til at tage *hele* turen.

Selketalbahn

I den by hvor jernbaneselskabet blev grundlagt, nemlig Gernrode begynder Selketalbahn. Gernrode fik forbindelse med det øvrige jernbanenet i 1866, da linien mellem Quedlinburg og Frose, (ligger nordvest for Aschersleben), blev anlagt.

Den første by i Harzens nordlige udkant der fik jernbaneforbindelse var Thale, det skete i 1862. Jernbaneselskabet var Magdeburg – Halberstädter – Eisenbahngesellschaft der havde jernbaneforbindelse til Berlin. Dette jernbanenet havde den kuriøse sporvidde 1,4 m. Det var ikke noget problem for kurgæster at komme til kurstedet Suderode mellem Quedlingburg og Frose og til fyrsterne af Anhalts residensby Ballenstedt, det var helt anderledes for Alexisbad og for byerne Mägdesprung og Harzgerode. I disse byer, der for øvrigt var meget vigtige for

jern – og træindustrien, blev der presset på for at få en effektiv trafikforbindelse. Dette førte d. 10. maj 1886, til grundlæggelsen af jernbaneselskabet Gernrode – Harzgerode – Eisenbahngesellschaft Det samme år påbegyndtes arbejdet på den strækning af den smalsporede jernbane. Banen følger floden Selkes løb gennem dalen. Så tidligt som d. 7. august 1887 kunne jernbanelinien fra Gernrode til den midlertidige endestation Mägdesprung indvies. I 1890 fulgte så fortsættelsen til Alexisbad og sidelinien til Harzgerode. Året efter fortsatte man med linien over Güntersberge og Stige til endestationen i Hasselfelde. Den 1. maj 1892 kørte det første tog Gernrode – Hasselfelde.

Den oprindelige plan blev således gennemført, selvom den var afkortet til strækningen Gernrode – Harzgerode. Imidlertid viste det sig, at den nye linieføring ikke kunne indfri de forventninger der var stillet til den. Det viste sig at Hasselfelde egentlig erhvervsmæssigt var tættere knyttet til den sydlige del af Harzen i retning Nordhausen. Da man ønskede at rette op på denne skævhed og samtidig opnå en bedre rentabilitet, begyndte man i 1904 arbejdet med videreførelsen af den smalsporede bane fra Stige mod syd over Birkenmoor til Eisfelder Talmühle, hvor den skulle have tilslutning til Harzquerbahn. I Eisfelder Talmühle skulle person og godsvogne så videreføres til Nordhausen på Harzquerbahns spor. I begyndelsen var det trafikken af udflugtsturister, der udgjorde den største del af trafikken, men gods spillede en meget lille rolle. Selketalbahn benyttede ligesom Harzquerbahn specielle smalsporede godsvogne, men på Harzquerbahn skete det dog at man løftede godsvogne med normalspor over på smalsporede hjulboogier.

(fortsættes)

Nyt fra klubben.

*

Planer om er bro og/eller en jernbanetunnel fra Danmark til Sverige har fået dødsstødet ifølge Københavns radio. I stedet er det blevet vedtaget at DSB skal oprette en færgerute mellem København og Hålsingborg der skal tage sig af godstrafikken, hvorefter Helsingør - Hålsingborg overfarten skal tage sig af persontrafikken med tog og biler, samt gods på lastbiler. Dette er firsernes drøm, lad os nu se om den bliver realiseret, eller det ender med halvfylderens drøm: Øresundsbroen.

*

DSB havde fredag den 10.01.1981 en rigtig Tycho Brahes dag i den Københavnske nærtrafik.

Det startede med en selvmorder foran et kystbanetog, derefter strømafbrydelse på halvanden time som ramte fjernstyringscentralen, derefter skete der et skinnebrud så linie B måtte aflyses, og som rosinen i pølseenden brød et S-tog sammen på Østerport station og kunne ikke flytte sig ved egen hjælp, så det efterfølgende S-tog måtte skubbe det nedbrudte tog til hovedbanegården hvilket tog 25 minutter.

*

På strækningen Fredericia - Padborg har DSB i juli og august måneder afprøvet radioforbindelse til togene, af hensyn til antennens placering havde DSB lejet en kran fra BMS hvor antennen var hejst op. Til formålet brugte man en MO som havde gået monteret radio. På Fyn og Jylland er det MR der har fået radio. Det er kommet Århus nærbane til gode, da de har taget radioen i brug. Siden lyntogsulykken på Fyn sidst i 60'erne har der været megen snak om radio i togene, nu lader det til, at der sker noget.

O P R Å B !

Til Vore Passive Medlemmer!

Videbæk Skjern Veteranbane og Model jernbanens passive medlemmer er meget passive. Man fristes endda til ligefrem at sige, fantastisk passive. Nu spørger vi jer: Har I tabt interessen for klubben, eller synes I at kommunikationen fra klubben til jer, er for dårlig? Hvorfor kommer der kun 3 aktive og siger og skriver kun 2 passive medlemmer til generalforsamlingen? Lige netop det møde, hvor I har chancen for at komme med Jeres menings tilkendegivelser.

Kunne det ikke være i Jeres interesse at høre om fremtidsplanerne i klubben og se hvor langt vi er kommet med stationen og modelbanen m.v. Det vil glæde os at se nogle flere medlemmer på klubaftnerne som er Mandag og Torsdag.

Med venlig hilsen

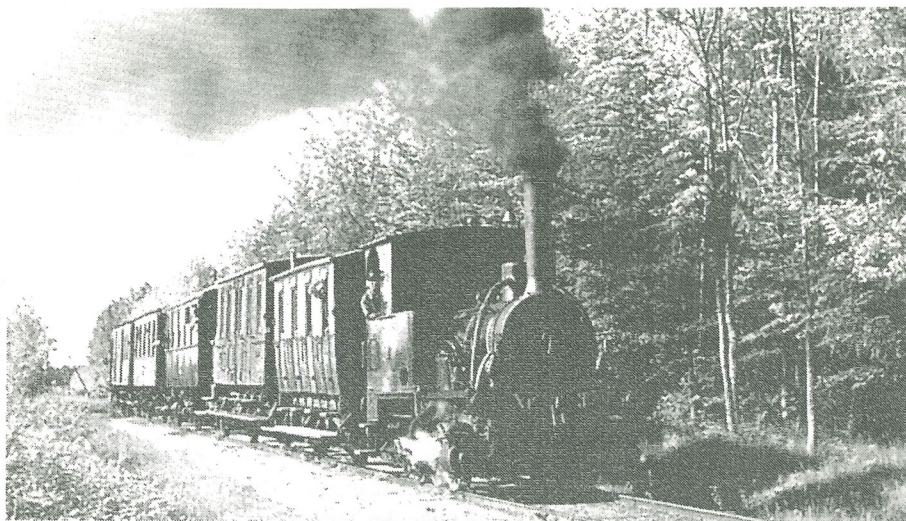
Bestyrelsen

De kyssede hinanden et ømt farvel på banegården.

Soldatens kæreste græd og snøftede: Jeg aner ikke, hvad jeg skal gøre uden dig.

Soldaten svarede:

Jeg ved, hvad du IKKE skal gøre uden mig.



Volkswagen Group



S.E.Auto,
Autoriseret Skodaforhandler
Birkmosevej 6 – 8
6950 Ringkøbing
97 32 27 39

Flemming Egeslund
97 34 60 74

PFAU

Fabia
Fra kr. 128.999
Tillæg for metallak kr. 3.498

Octavia
Fra kr. 178.999
Tillæg for metallak kr. 4.298

Alle priser er excl. lev. omk.
Kr. 3.010

Minilastbilen med den store
lasteevne og de små mål
excl. moms.
Fra kr. 105.231
Lev. kr. 3.030