

---

# Herborg Station

---

Nr. 5. Dec 2003. 3 årgang



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran & Modeljernbane

## Klub nyt:

Så er vi tilbage igen efter en meget langt pause i udgivelsen af klubbladet, hvor den lange pause skyldes at der ikke var nogen der kunne afse tid til at skrive den. Nu har jeg ( Kurt H) påtaget mig jobbet, og så må vi se hvordan det går. Det er planen, at der fremover skal udkomme 4 blade pr. år. Jeg beder om klubmedlemmernes opbakning med stof til bladet, så skriv om hvad du oplever af interessante ting, og det skal ikke kun handle om tog - andre ting har også interesse.

Hvad er der sket i VSV&MJ siden vi sidst udgav et blad? Jeg kan knapt huske det, men i store træk kan bl.a. nævnes. Sporet er nu ført helt igennem til Skjern - det sidste stykke åbnede til pinse i 2002. Om det har givet flere kunder, er svært at sige, men vi har da haft en pænt udlejning af cykler både i '02 og '03. Der spores dog et svagt tilbagegang i udlejningen i forhold til tidligere år, og om det skyldes vi har fået en konkurrence i NR.Nebel kan vel ikke helt udelukkes. Skjern kommune bestemte sig for at fjerne sporet fra Ferodan, til Skjern station i begyndelsen af dette år, og inden da blev vi kontaktet og spurgt om vi var interesseret i at få sporet. Vi var på inspektion af det omtalte stykke bane, og fandt den i alt for dårligt stand til at det kunne betale sig at bruge tid på at tage sporet op. Dog var vi interesseret i at få sporskiftet som lå bag Skjern fragtcntral; den passer i Herborg og er af samme dimension som sporet. På den førnævnte strækning var der næsten alle sportyper, da den del af sporet er repareret mange gange, og der er brugt forhåndenværende materialer. Nu er alt væk, og en del af banen skal vist nok laves til cykelsti - hvad det resterende del skal bruges til vides ikke.

Det var vist i 2000, at vi fik forbud mod brug af giftstoffer til bekæmpelse af ukrudt på banen. Vi var virkelig i krise, for hvad skulle vi gøre? Fjerne det med håndkraft var en umuligt opgave, og mange forslag var fremme. Alt imens voksede græsset på banen, så noget skulle der gøres. En plænetraktor og en rotorklipper var løsningen, og det gik godt, men tog alt for langt tid. Der er meget langt til Skjern med den fart. Kurt Kristensen kom med løsningen - for meget små penge indkøbte han en traktor ( Massey Ferguson 135) og en gammel grønthøster, og fik monteret skinnehjul under begge dele, spændingen var stor den første gang vi skulle ud og se om vidunderet virkede, og det gjorde den. Nu kan banen klippes på omkring 6 timer.



Traktor og græsklipper klar til brug på banen. Hjemme hos Kurt , forår 2003



## Modeljernbane:

Efter en travlt sommer er det nu tid at fordybe sig i bygning af modeljernbane. Spor N folkene er langt med deres bane, og jeg tror de kommer til at kunne køre i denne sæson. H0 gik det ikke så godt med i begyndelsen, da vi måtte begynde forfra, fordi sporplanen var alt for kompliceret. Alt blev pillet ned igen, en ny sporplan blev lavet og så gik vi i gang igen. Vi måtte indkassere mange bemærkninger fra spor N folkene, men vi kan bære det – vi har brede skuldre! Vi er nu godt i gang, og der kan allerede nu køres på en del af sporet, men det vil tage langt tid før de 2 baner er færdige. Men hvad gør det? Det er jo sjovt at bygge.



Spor N anlægget: Det går hurtigt fremad



H0: Efter alt er pillet ned og begyndt på ny



Spor N: Vi er snart klar til at lægge spor, siger de.



H0: De første spor er lagt og prøve kørt.

Siden vi sidst udkom, har vi haft tilgang af flere nye medlemmer, og vi vil hermed byde dem velkommen i VSV&MJ. Ole er mest interesseret i H0 og han er gået i gang med fremstilling af træer til banen. Benny er nok mest til Spor N, men er også interesseret i H0, mens Allan og Jette mest er interesseret i Spor N.

## Modelbanens Historie:

Det hele startede som legetøj til drenge, og nok mest til dem fra de bedre stillede hjem, for tog har altid været dyrt. Hvem, der var den første, der fremstillede tog som legetøj må stå hen i det uvisse, men der har gennem tiden været en lang række af producenter. Af tog og andet bliklegetøj kan bl.a. nævnes Märklin, Horneby, Bing, Bub, Kraus, Ditar, Buco, Carette, Issmayer, Schonner og Bassett – Lowker. De fleste af de ovennævnte er næsten alle tyske og engelske producenter, der fremstillede bliktog med urværksmotor. Bub var den første, jeg kunne finde frem til, som begyndte i 1851. Siden kom Märklin i 1891 og Bing i 1909. Horneby, Märklin og Bing er de mest kendte inden for bliktog, og det er meget store mængde, der blev produceret i tiden fra 1890 – 1914, hvor første verdenskrig brød ud, og alle materialer skulle bruges i krigsindustrien. Bing havde 1500 ansatte i 1900 og 5000 ansatte i 1914. Det fortæller lidt om den voldsomme ekspansion, der må have været på den tid. I 1890'erne standardiserede Märklin sporvidderne som vi kender i dag.

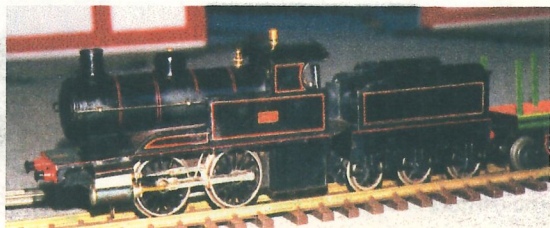
### Sporvidder, målestoksforhold og betegnelser for de vigtigste tyske fabrikater i systembanernes første år

Sporvidde (mm)	35	48	54	67	75
Målestoksforhold*	1:45	1:32	1:28	1:22,5	1:20
Bing	0	I	2	3	4
Bub	0	I			
Carette	0	I	2		
Issmayer	0	I			
Kraus	0	I			
Märklin	0	I	II		III
Plank	0	I	II		
Schoenner	0	I	II		III

\*Baseret på forholdet mellem normalsporvidden og modelsporet korrigeret med 3 mm

I begyndelsen, da tog udelukkende blev produceret som legetøj, var det ret beskedent, hvad der fandtes af skinner og tilbehør. Oftest var det blot en oval eller en cirkel formet bane, og spor, lokomotiver og vogne var langt fra den standard, vi kender i dag. På verdens udstillingen i Paris år 1900 mødtes Stefan Bing fra Nürnberg og Wenman Bassett-Lowke fra England, og dette blev skelsættende for modeltog, da Lowke efterlyste mere modelmæssig tog i spor 0 og 1. Det resulterede i, at Bassett-Lowke året efter kunne præsentere modelmæssig rigtige størrelser og proportioner d.v.s. både længere, bredere og med flere detaljer.

Dette var en milepæl i udviklingen fra legetøjstog til modeltog. Desværre fik disse forbedringer næsten ingen indflydelse på kvaliteten hjemme i Tyskland.



Fortsættes i næste nr.



## Skinncykler:

Den store ryk ind på banen sluttede omkring oktober. Efter skolens efterårsferie begynder Kurt.Kristensen at tage cyklerne hjem til sig, fem ad gangen, til eftersyn og reparation af de ting der er nødvendige. Alle cykler bliver malet hvert år, så de står nymalet og indbydende til det kommende forår. Det er et stort stykke arbejde Kurt yder for klubben og vi bør alle være taknemligt for hans store indsats.

Der har længe været ønsket om at anskaffe nye cykler og en ny model er da også blevet tegnet, men er ikke nået af tegnebrættet endnu. Vi kunne have god brug for en ekstra cykel, når der er en cykel der må hjem til en større rep., som her i sommer, da en kunde havde været så uheldigt at afspore og blev påkørt af den efterfølgende cykel. Heldigvis skete der ikke person skade ved uheldet, men den forreste cykel blev nærmest total-



skadet. Alt på cyklen var skævt og derfor umuligt at rette op, så vi så os nødsaget til at skrotte det meste af cyklen, og bruge det der kunne bruges til en ny cykel. Det var en reparation der tog en helt weekend for 2 mand, og i sådan en situation er det på sin plads med en ekstra cykel. Til alt held skulle alle cykler ikke ud at køre på samme tid de efterfølgende 2 dage, så vi slap med skrækken.

## Arrangementer og udflugter:

Der har i år 2003 været mange oplevelser med store og små tog, bl.a. i august Dampdage i Odense, september Store byttedag i Skørring, oktober Modelbane træf i Odense og VSV&MJ's tur til Hamburg, november Byttedag i Lyne og DMJU's udstilling i Fredericia.

Den 16. og 17. august afholdtes dampdage i Odense. Den største attraktion var helt sikkert S 736 der efter ca. 30 års stilstand og en gennemgribende restaurering endeligt var tilbage på skinnerne igen. Et imponerende lokomotiv og et utroligt flot resultat havde de opnået de gutter der havde sat den istand.

S 736, et kystbane lokomotiv, har kun kørt på Sjælland. Det var det første danske lokomotiv der blev ramt af jernbanesabotage i 2. verdenskrig d. 6. nov. 1942 ved Espergærde. S 736 bliver i år 75 og har hjemme i Roskilde remise. Først i '70 fik den et nedbrud og er først nu klar igen efter ca. 10.000 arbejdstimer. Maskinen har været total skilt og samlet igen.



S 736. Odense d 17 August 2003



En Tysk kæmpe gæstede Odense i anledning af Dampdagene. Den kørte jævnlige til Nyborg og tilbage igen med udstillingens gæster, som der var mange af; ca. 7000 de 2 dage træffet varede. Kæmpen er en Type BR 01 og bygget i 1939. I 1959 blev den ændret fra kul til oliefyrt og blev literet om til BR 012. Det påstås, at denne type lokomotiv aldrig før har været i Danmark. Men ingen kan med sikkerhed sige om en af dens 55 søstre har været her under 2. verdenskrig. MO 1846 var også blandt de udstillede tog. Det var et flot syn at se den nymalede og skinnende blanke MO stå der i solen. Her var chancen for at kontrollere om Heljans MO nu også lever op til sin storebror. Gør den det? Det på billedet viste eksemplar er jo blank, hvor imod Heljans er mat. Hvad er så rigtig? Ja det er jo som spørgsmålet, hvem kom først hønen eller ægget? Men bort set fra det, er der ikke meget til forskel fra den store MO til modellen. Det var helt igennem et meget imponerende damptræf Odense Jernbane Museum havde arrangeret. Begge dage kørte der tog af forskellig oprangering til Fruens Bøge, Nyborg og Svendborg. Blandt de tog, der kørte med gæsterne var det tyske lokomotiv 'Der Adler' - en kopi af en af de første lokomotiver i Tyskland, bygget i 1835 hos fabrikken R. Stephenson og Co. - søn af G. Stephenson, der regnes for at være jernbanens opfinder. Adler ligner meget den Danske 'Odin' fra 1847, der blev bygget af Sharp Brothers. Odin var betydeligt længere og kraftigere end Adler. Udviklingen gik hurtigt i de efterfølgende år og i 1857 blev Adler solgt til ophug. I 1935 blev Adler med vogne bygget igen for at fejre 100 års jubilæet og kan i dag ses hos Verkehrsmuseum i Nürnberg. Dagen igennem var der præsentation af alt hvad der findes på jernbanemuseet og har kørt på skinner, bl.a. en skinnecykel, arbejdsdræsi-



BR. 012. Odense d 17 August 2003



MO. 1846 Odense d 17 Aug. 2003

ne, dræsi- til befordring af banetilsynet og flere banebiler. Læs mere i næste nr. af bladet, om VSV&MJ's tur til Hamburg, modelbane træf i Odense, nye tiltag, byttedag i Lyne og DMJU's udstilling i Fredericia.



Forskellige køretøjer til banen får sig en sving om på drejeskiven. Odense d 17 Aug 2003.

*I ønskes alle en glædelig jul  
&  
et godt nytår.*

*Med venlig hilsen  
fra  
Bestyrelsen i VSV&MJ.*

