
Herborg Station

Nr. 7. December 2005. 6 årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk- Skjern Veteran og Modeljernbane



Klub nyt.

Herborg Station 2005.



Renovering af Stationen er godt i gang, enkelte vinduer samt en dør og porten i pakhuset er udskiftet og dele af murværket er renoveret, det er sket med midler fra Skak' fonden.

Kritik.

Redaktionen har hørt, at de sidste to blade har været noget tynd. Redaktionen beder derfor alle om, at komme med nogle indlæg, så vi måske kan lave bladet lidt bedre.

På forhånd tak.

Udtrådt af bestyrelsen.

Vores bestyrelses medlem Søren Jakobsen har forladt bestyrelsen og klubben, hvad vi kun kan beklage. Indtrådt i bestyrelsen er 1. suppleant Hr. Ole Jørgensen. Vi byder ham velkommen

Forhandling.

Bestyrelsen har sendt ansøgning til Skjern og Videbæk byråd om køb af banearbejdet fra sønen ved Skjern til Herborg. Begrundelse herfor var, at en

lodsejer var interesseret i køb af et stykke af banearbejdet.

Det tog lang tid inden der kom svar fra Skjern kommune, men omsider blev bestyrelsen indkaldt til møde sammen med Videbæk og Skjern kommune. Skjern kommune ville ikke sælge, men der blev lavet en brugsaftale med de to kommuner gældende for 10 år, hvorefter der igen skal forhandles. Den nye brugsaftale er på nogle punkter bedre end den gamle.

Smil.

Der findes så vidt jeg ved kun tre danskere, som har rede på, hvad Danmark får ud af medlemskabet af EU. Den ene af dem ved det hele, men kan ikke forklare det, den anden kunne godt forklare det, hvis han ellers kunne huske det - og den tredje er død.

(Poul Malmkjær)

Quist



- Jeg tør ikke love, den kan køre 160 i timen, men jeg garanterer, at det føles som om den gør det, når den nærmer sig 70..!

**Redaktionen og bestyrelsen
ønsker alle
læsere
en rigtig glædelig
jul og et godt nytår.**

Strækningen Skjern- Videbæk

Fra forrige nr.

Videbæk-banen blev ført ind til **Skjern Station** (1931-1952) fra nord. Og i mange år var stationen i øvrigt landskendt for sin storkerede på taget og juletræer på perronen, ligesom byen i 1958 blev danmarks yngste købstad.

De første 500m ud af Skjern station fulgte Videbæk-banen længdebanen mod Ringkjøbing i nordvestlig retning, for derefter at dreje mod nordøst under Ringkjøbing landevej. Oprindeligt skar banen vejen i nevau, hvilket dog kun var en midlertidig ordning, idet nivauskæringen blev erstattet af et større viaduktanlæg.

I km1,3 etableredes i begyndelsen af 1970'erne flere firmaspor med tilslutning til Videbæk-banens hovedspor.

Efter nivauskæringen med bivejen Bølling-Øster Marup fulgte den første mellemstation **Kongsholm** (km 5,0), som lå ret øde på banens vestside ca. 3km. fra Bølling kirke. Som banens øvrige stationer var Kongsholm af den "korte" type med ekspeditionsbygning og læssespor anbragt på hver sin side af hovedsporet. Den nye banes stationsbygninger blev tegnet af DSB's overarkitekt, professor *Wenk*, og gjorde i sin tid et særdeles tiltalende indtryk (som den for øvrigt også gør nu i 2005). Oprindeligt havde Kongsholm ekspeditions-mæssigt status af holdeplads med offentlig sidespor, men blev station, da holdepladsbetegnelsen afskaffedes 2. maj 1922. Der var imidlertid ikke megen persontrafik at holde station for, dertil var afstanden til Skjern for kort og bebyggelsen omkring for sparsom og spredt.

Kongsholm er- for at sige det pænt - ikke just verdens navle, og stationen

blev snart et oplagt rationaliseringsemne.

Oprindeligt bestyredes stationen af en stationsmester med hjælp af en overportør, men i juli 1933 overgik den til at være entreprisestation bestyret af en privatmand. Entreprisordningen fortsatte frem til persontrafikkens ophør, hvorefter der til og fra Kongsholm kun kunne sendes vognladningsgods.

Umiddelbart efter Kongsholm station skar banen en vigtig forbindelsesvej mellem hovedvej A11 og Bølling kirke i nevau. Oprindeligt var banens nivauskærringer med undtagelse af Herningvejen i Videbæk samt en mindre overskæring på stationen i Sædding ubevogtede.

Biltrafikken var omkring 1. verdenskrig endnu meget beskedent, og ved stationerne kunne man undvære bomanlæg ved at give nivauskærringerne gode oversigtsforhold bl.a. ved ekspropriation af hjørnerne ved overskærringerne. Ca.700 meter længere fremme gik banen ved gården Årup under en viadukt for en sekundær bivej. Det var den første af banens 3 viadukter, der alene anlagdes for at spare ledvogterposter med tilhørende vogterhuse.

Kort efter Årup drejede banen lidt mod øst og nåede i km.9,2 **Sædding** Holdeplads med offentligt sidespor (fra1922 station). Sædding kirke ligger 1,5km. nord for stationen, og som åndelige læsere måske ved, blev filosofen **Søren Kierkegaard's** far født i Sædding i 1756.

Sædding var i de fleste år banens bedste mellemstation. Persontrafikken var i starten god. De afsendte godsmængder var i banens første to år meget store, idet transporterne fra sidesporet til brunkullejet ved Risdal blev ekspederet af Sædding station. I 1922 afsendtes således 28.500 t. Toget kørte nu over

Sædding Hede og passerede det ene af banens 2 baneformandshuse. Siden Skjern er banen langsomt kravlet opad fra kote 6,4 (meter over havet) til kote 48,5, som nås ved **Risdal** i km 12,8.

I persontrafikkens sidste år havde stationsmesteren problemer med nogle alliker, som byggede rede i stationens skorsten. Motorfører Niels Peter Jensen har fortalt, hvorledes stationsmesteren en dag bad ham tage sin haglbøsse med på den næste tur, men kun hvis der ikke var for mange passagerer med toget. På den næste tur var eneste passager en ældre dame, og ved indkørslen til stationen rullede Niels Peter Jensen førerrumsvinduet ned og ventede til det rette tidspunkt. Da tidspunktet kom, sendte han en ladning krudt op mod allikerne, der derefter faldt nok så fint ned på perronen, hvor stationsmesteren havde travlt med at få dem væk. Herefter bankede det på døren inde fra vognens passagerafdeling og den gamle dame ville vide, hvad det var for et brag hun havde hørt. Motorføreren beroligede hende med, at det var noget med bremserne.

Ved 1. verdenskrigs slutning var der stor brændselsmangel i Danmark, og da der allerede i 1904 var fundet brunkul ved Fiskbæk 2-3 km. øst for gården Risdal, påbegyndtes brydningen.

Ved anlægget af Videbæk-banen blev transportmulighederne imidlertid kraftig forbedret, hvilket øgede interessen for kullene ved Risdal.

Resten af vejen til Videbæk faldt banen jævnt fra kote 48,5 til kote 32,0. Godt 1 km. fra passerede banen i en blød kurve under en viadukt for Herborg-Fiskbæk vejen og nåede sin sidste mellemstation **Herborg** i km. 15,1. Stationen (holdeplads indtil 1922) var i det hele udformet som Kongsholm og havde hovedbygningen placeret på vestsiden af

sporet. I 1922/23 opførtes lidt nord for stationsbygningen en tjenestebolig for en portør.

Stationen var som de øvrige mellemstationer normeret med en stationsmester og en overportør, men sidstnævnte stilling nedlagdes allerede sidst i 1920'erne. Trafikken var minimal, og i 1933 ville DSB egentlig helst lade hele stationen overgå til privat bestyrelse. Da den hidtidige stationsmester imidlertid ikke kunne anbefales forflyttet til en anden station med større trafik, end den var i Herborg, blev han bibeholdt på pladsen indtil omkring 1937, hvorefter stationen overgik til entreprisedrift.

Trafikken ved Herborg station har været betydelig, men fra omkring 1950 vendte freden og roen tilbage til Herborg. En motorfører, der kørte på banen i de sidste med persontrafik, har fortalt, at han på eftermiddags turene fra Skjern mod Videbæk omkring kaffetid ofte kørte lidt hurtigere til Herborg end ellers, idet bestyreren 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. Efter persontrafikkens ophør opretholdtes der i stationsbygningen (solgt omkring 1955) fortsat et indleveringssted for stykgods- og banepakke forsendelse med lastbil, ligesom læssesporet bevaredes frem til udgangen af september 1971.

Godt 1 km. nord for stationen passeredes på højre side Herborg Kirke tæt ved banen, og lidt efter banens eneste vejunderføring. Banen gik her i nordøstlig retning, men drejede underføringen mere mod nord, hvorefter den fortsatte snorlige de sidste 2 km. ind til Videbæk.

fortsættes næste nr.

Morten Flindt Larsen
Jernbanehistorisk Årbog 05

Kultotet.



I 1982 nærmede opførelsen af et nyt kulfyret kraft-varmeværk i Herning - "Vestkraft" -

sig sin fuldførelse, og da kullene skulle importeres via Esbjerg havn, fik DSB en ny godstransportopgave.

Vestkraft i Esbjerg købte 2 stk. MY lokomotiver af DSB, (for at sikre transporten af kul hele året fra Esbjerg til Herning) DSB skulle køre og vedligeholde lokomotiverne, men skulle samtidig sørge for, at lokomotiverne altid var til rådighed for kultransporten. Hvis en af lokomotiverne var kørt i bræk skulle DSB stille med en anden, så trafikken hele tiden var sikret.

Transporten af kullene skulle ske i bloktog med 16-17 bundtømmende bogie vogne der hver læssede 55t.

I højsæsonen - dvs. om vinteren- skulle der køres to ture dagligt og resten af året - med undtagelse af 1½ sommermåned - én tur. For at undgå rangering på endestationerne og i Skjern , hvor toget skulle skifte køreretning, valgte man at få de nye kul transport vogne litra Fals leveret med gennemgående EMD - multiple -kabel ("elefantkabel") således, at der kunne køres med et GM - lokomotiv i hver ende af toget. Kul - togene begyndte at køre i august 1982, og i de første år anvendtes et GM lokomotiv i hver ende, efter udfasningen af GM lokomotiverne benyttede man litra MZ indtil man sluttede med kul transport til Herning værket.

Kul togets planmæssige tur var Esbjerg - Herning via Skjern - Borris. Men enkelte ture Esbjerg - Tjæreborg - Fredericia -Vejle - Herning kørtes også.

Der var indgået aftale med DSB om transport af kul og olie fra Vestkraft i Esbjerg. I vinterperioden skulle der i ugens 5 hverdage transporteres 1.800 t. kul i 2 vogntog hver med 18 specialbyggede vogne. I sommerperioden kun eet vogntog pr. hverdag. Aflæsningen skete automatisk i et lukket rum. Kullene førtes direkte derfra op i to kul siloer, der hver rummede ca. 2.200m³, eller brændsel til 80 timers fuldlast. Endvidere var der oplagret 20.000 m³ olie, der ved fuldlast på olie, kunne række i 30 døgn. Et imponerende syn når man så kul toget komme brusende forbi, larmende så man kunne høre det på lang afstand.

I nærheden af Tarp ved Esbjerg kunne man høre når toget satte i gang inde på Esbjerg station, man kunne høre de to lokomotiver virkelig havde noget at slæbe på, der kunne man virkelig høre det noget specielle lyd fra GM motorerne.

Også på modelbane anlægget er det et imponerende syn at se kul toget med hele stammen glide forbi, ikke så sært at Roco's oplag af kulvogne til i/s Vestkraft - Herningværket blev udsolgt så hurtig. I dag kan de kun købes brugt.

Märklin har sendt et parti af de eftertragtede vogne på markedet, og farve mæssigt er de lige så pæne at se på, og det må siges, at de kører lige så godt som vognene fra Roco.

Modeludstilling i Bremen.

Tidlig om morgenen den 19. november tog 4 af klubbens medlemmer med bus fra Grindsted til Bremen med UNJ for at se Euro Modell udstillingen. Turen var en endags tur med mulighed for at se og købe modeltog, modelbiler og meget mere. Der var opstillet anlæg fra mange forskellige lande og der var virkelig gjort meget ud af detaljerne som man også kan se på billederne.

Turen kan varmt anbefales og UNJ arrangerer turen igen til næste år. Er der interesse i at deltage til næste år, kan man henvende sig til vores formand.



