
Herborg Station

Nr. 5. Juli 2005. 6 årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klubnyt

Som det måske er de fleste bekendt, så har klubben fået tildelt penge fra Skaks Fonden til restaurering af stationen i Herborg.

Vi er i fuld gang med at bruge af midlerne vi fik fra fonden, og vi har fået udskiftet de to gavlvinduer på 1. sal, et køkkenvindue, en ny bagdør, 7 nye vinduesbundstykker, en ny port i pakhuset og de to gamle vinduer fra 1. sal sidder nu i pakhuset.

Gavlen på stationsbygningen er blevet fuget om med hjælp fra nogle af klubbens medlemmer og der mangler nu kun at få skorstenen i pakhuset fuget og at få den gamle mur på vestsiden af pakhuset pillet ned og muret op igen.

På cykelskurene vil man kunne se, at der er blevet sat reklamer op. En af vore ildsjæle fik ideen, at det måtte være muligt at sælge disse annonce pladser ligesom der tidligere har været annoncer på cyklerne.

Det er lykkedes for ham at sælge 15 reklamer ud af 20 mulige pladser, hvilket giver et godt bidrag til vores økonomi.

Det er stadig planen, at der skal bygges skure til de sidste 5 cykler, da de desværre er genstand for en del hærværk. Vi oplever desværre også hærværk mod skurene og bommene langs strækningen, så vi vil bede vore læsere om at rapportere om evt. hærværk.

I klublokalerne går det fremad med bygningen af modelbanerne, men der er stadig meget der skal laves og alle er meget velkomne til at deltage.

Aktiviteter

Dansk Jernbanemuseum

Sommerferie (20. juni – 7. august)

- Ta' en tur med veterantoget ved museet – Triangel-motorvogn eller damplokomotiv, daglig ca. kl. 11-15.30.
- Prøv en tur på dræsinen.
- Minitoget kører med børn og voksne. I det meste af perioden køres med damplokomotiv (i godt vejr).

OBS! Alle aktiviteter kan gennemføres uanset vejret – og de er gratis, når entre'en til museet er betalt.

Damp og Diesel fra Frichs

(13. – 14. august)

- Masser af damplokomotiver, diesel-lokomotiver, rangerlokomotiver og motorvogne til både Diesel og el.
- Jernbanemuseet og en række danske klubber viser i alt 25-30 køretøjer – både fra privatbaner og fra DSB.
- Veterantog med trækraft fra Frichs kører ved museet, mellem Odense og Nyborg og mellem Odense og Fruens Bøge.
- Demonstration af materiel på drejeskiven.
- Kørsel med forskellige minitog.
- Kørsel med veteranbus.
- Togsimulering på computer.
- Salgsboder.

Danmarks Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24

5000 Odense C Tlf.: 66 13 6630

www.jernbanemuseum.dk

Banens historie

af Ole Jørgensen (Redaktør)

Skjern-Videbæk banen blev medtaget i lov af 27. maj 1908, men blev først påbegyndt i januar 1918. Stationerne langs banen er alle tegnet af DSB's overarkitekt Heinrich Wenck, og er opført i årene 1918-1919. Skinnerne er 32kg/m a' 11 meters længde, da man ønskede en forlængelse af banen til Skive.



Forlængelsen blev af Rigsdagen vedtaget ved lov af 6. maj 1921, jorden var opkøbt til dobbelt spor, men arbejdet blev ikke påbegyndt og efter nogle års forløb blev projektet opgivet. Banen blev anlagt uindhegnet, og fik en længde på 19,5 km.

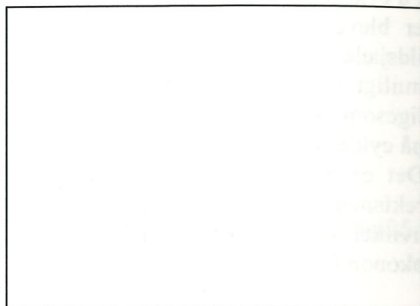
Først i 1950'erne begyndte persontrafikken at falde, banens brugere var på det tidspunkt kun 30-40 skoleelever til Skjern, og det blev besluttet at nedlægge persontrafikken pr. 2. oktober 1955.

Godstrafikken gik især godt under 1. verdenskrig, da der var mangel på brændsel herhjemme. I 1904 var der fundet brunkul i Risdal, og brydningen påbegyndtes i 1917.

Der blev anlagt et privat læssespor fra Risdal trinbræt og ned i lejet, og da Videbæk-banen påbegyndte driften, begyndte også leverancerne af kul.

Behovet for brunkul forsvandt, og produktionen i Risdal sluttede i 1921. På grund af 2. verdenskrig forblev der stor opblomstring af godstrafikken, hvilket skyldtes store transporter af brunkul og tørv, da brændselsituationen jo var meget forringet.

Den 1. juni 1981 stopper godstrafikken og banen nedlægges.



Videbæk-Skjern Veteran Jernbane (VSVJ) stiftes 24. juni 1992 og efter foreningens stiftelse begyndte man at arbejde med planerne om kørsel med skinnecykler.

Udlejningen begyndte d. 18. juni 1994.

Fortsættelse følger i næste nummer...

Ny redaktør

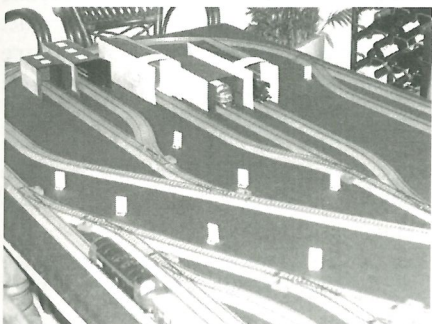
af Ole Jørgensen (Redaktør)

Kan en pensionist, som aldrig har arbejdet som journalist eller forfatter, være redaktør af navn? Ja, det er undertegnet blevet efter at være blevet opfordret til det.

I den sammenhæng må medlemmer og andre læsere af bladet Herborg Station så afgøre, om det også er af gavn.

En beslutning skal tages; hvad skal redaktionen berette om, hvad interesserer læserne. Er det store tog som man kan rejse med der har opmærksomhed hos læserne, eller er det også modeljernbanen med dens mange skalastørrelser som også interesserer?

Redaktionen vælger som det første, at byde læserne velkommen til redaktørens egen digitale modelbane. En bane der opstillet på spisebordet måler 2,5x1,0 meter. Den er bygget af Märklin C-skiner, der tåler at blive samlet, og taget ned igen rigtig mange gange.



Det er også nødvendigt, for når konen vil have gæster, ja så må lokomotivføreren pille banen ned for en stund. Men det tager ikke så lang tid. Og når man har tegnet en sporplan med numre på skiftespor og skinner, så er det ikke så svært, at samle banen igen.

Banen er digitaliseret og har indbygget 16 digitale skiftespor. Det er hvad keyboardet (Märklin 6040) kan klare. Man kan tilføje flere keyboards til banen, men så taler man om noget større baner.

Keyboardet er tilsluttet Märklin Control Unit 6021. Med denne Control Unit styres lokomotivadresserne og lokomotivernes hastighed på banen.

Digital jernbanedrift betyder bl.a. at alle signaler til skiftesporene går gennem skinnerne. Hver enkelt skiftespor har sin egen adresse, hvilket betyder, at når der trykkes på tast nr. 5 på keyboardet (nøgle-bræt) ja, så aktiveres skiftespor nr. 5. Så kører lokomotivet enten lige ud, eller drejer ind på et andet spor.

På keyboardet er der en rød + en grøn tast for hver skiftespor. Trykkes på rød tast, ja så drejer lokomotivet og en lampe lyser ved den røde tast. Så der er ingen tvivl om hvilken retning lokomotivet kører.

Med den digitale drift sparer man desuden de mange ledninger og kabler fra kontrolpulten og ud til hvert enkelt skiftespor. Mange ledninger og kabler kan godt give hovedbrud.

En anden fordel ved digital drift er, at flere lokomotiver ad gangen kan køre på banen, med hver deres hastighed. Når det første lokomotiv er sendt af sted med sin hastighed, kan ny adresse for et andet lokomotiv indtastes og sendes af sted med en helt anden hastighed. Der er dog en begrænsning. Køres der med rigtig mange lokomotiver på én gang, er det nødvendigt med ekstra strømforsyning for at holde spændingen (16 volt) på banen.

Når de første to lokomotiver er sendt af sted, kan man indtaste den tredje lokomotivadresse (fra 01 til 80). Dette lokomotiv kan så hastighedsreguleres på banen, medens de to første lokomotiver stadig kører med deres egen tidligere fastsatte hastighed.

Dette er et eksempel. For der er ikke nogen begrænsning for hvor mange lokomotiver man kan sende af sted. Men det skal styres, så man har fuldt overblik, for at undgå tog-katastrofer.

Digitaliseringen er ikke billig, derfor bliver der sparet hvor det lader sig gøre. Remiserne er fremstillet af mælke- og juicekartoner. Hos en hobbyforhandler er indkøbt murstenstapet og lidt farvet karton til vinduer i remiserne for et meget beskedent beløb. Tagene er malet sorte.

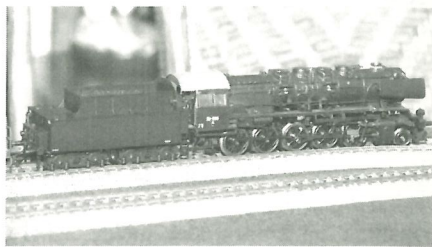
Det svarer godt til remiser i virkeligheden, da mange remiser med fladt tag for det meste er af sort materiale. Åbningerne på mælke- og juicekartonerne er skåret til, så der opstår dobbeltporte ind til remisen. Der er tæppe på bordet, dels for at undgå ridser, men også for at fjerne den rummel der ellers bliver fra lokomotiverne og ned i bordet.



Redaktøren har 6 lokomotiver fra Märklin, Roco og hobby trade. Der er tale om 2 DSB MY'er, 1 DSB damplokomotiv Litra N, 1 DSB Litra MZ, 1 DSB litra ME 1530 og 1 DSB rangerlokomotiv nr. 1.

Alle lokomotiverne kører eller har kørt på DSB's skinner. Det er udelukkende efter dansk forbillede.

For at vende os mod lokomotiverne og give en beskrivelse af deres historie, vil vi begynde med DSB's gamle damplokomotiv N-maskinen.



N-maskinen (nu udrangeret) var op gennem 50-60 og 70'erne DSB's kraftigste damplokomotiv og kunne trække en togstamme så langt øjet rakte. Oprindeligt var det en tysk maskine fremstillet til at transportere krigsmateriel ud til fronterne.

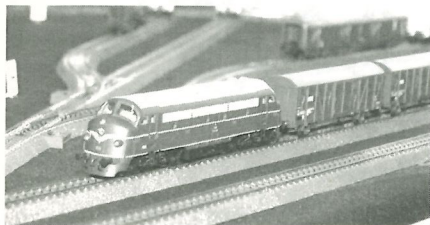
Belgien fik en hel del af dem som krigsskadeerstatning, men da Belgierne ikke kunne bruge så mange selv, købte Danmark 12 af dem i 1951.

Før de skulle køre over den dansk-tyske grænse måtte man skære det halve af skorstenen af. De danske jernbaneviadukter var ganske simpelt ikke høje nok til BR 50 maskinen, som var den tyske litering på maskinen. Literingen N var det DSB døbte den til, da DSB satte N-maskinen i drift.

N-maskinen har 5 trækkende aksler. Hjulene er ikke særligt store og N-maskinen er derfor ikke nogen hurtigløber, men en formidabel trækker. N-maskinen kørte for det meste i Jylland og på Fyn, og det var de lange strækninger i det jyske, hvor N-maskinen kunne trække rigtig mange godsvogne. N-maskinen havde ca. 1225 HK, og de blev udnyttet godt bl.a. på grund af de små hjul og maskinens vægt (143 tons) fuldt lastet med vand og kul gjorde, at hjulene ikke så let spandt på skinnerne.

Lokoførerne var nu også snu. De bumpede bagenden af lokomotivet ind i vognrækken, så vognene kom til at stå tæt sammen. Når lokoføreren så startede op fremad, så kom hver enkelt vogn med efterhånden som toget bevægede sig fremad. Det vil sige at N-maskinen ikke skulle trække alle vognene i gang på én gang.

Det var de diesel-elektriske MY'ere, der tog over side om side med N-maskinen. MY'erne kom i 1954 og N-maskinen fortsatte ind til 30. maj 1970, hvor N207 kørte sin sidste tur som plantog.. Mens Herning Værket fyrede med kul, kørte der dagligt 2 MY'er en forest og en bagerst med 18 kulvogne mellem Esbjerg og Herning over Borris.



MY'erne har 1700-1950 HK og kunne køre stærkere (133 km/t) end N-maskinen (70 km/t), men N-maskinen kunne trække mere.

MY'erne er fremstillet hos NoHAB Trollhattan, Sverige på licens efter tegninger fra GM USA.

MY'erne er nu udrangeret. En af dem kan ses på Jernbanemuseet i Odense. Den var for øvrigt i brug her i vinter med sneskraber for og bag.

I dag bruger DSB stadig diesel drevne lokomotiver MZ'ere og ME'ere til fremførelse af gods. De har 3300 – 3900 HK og kan køre med 143 – 175 km/t.

De lokomotiver jernbanerne i Danmark i dag planlægger brugen af, på de lange stræk, og bruger som godstogstrækraft er el-drevne og har op til 8800 HK.

I dag har Railion Gods overtaget det meste af DSB Gods.

En lille sjov historie, om en amerikaner på besøg her i landet, da han ude på godsterrænet får øje på et af de store lokomotiver, hvor der hen langs siden med store bogstaver står GODS. Amerikaneren udbrød: ” Er det virkelig guds lokomotiv?”

Det lille (grønne) DSB rangerlokomotiv nr. 1 kører på Københavns godsbaneterræn. Og der er kun det ene.

I næste nummer af *Herborg Station* tager redaktionen de mange historier om danske baner og dens ansatte op. Den første beskrivelse bliver om Videbæk-Skjern banen.

