
Herborg Station

Nr. 6. September 2005. 6 årgang.



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt

Cykeludlejningen har trods det dårlige vejr i højsæsonen været nogenlunde som sidste år, hvilket vi er glade for. Vi har dog denne sommer været plaget en del af hærværk mod såvel cykler og bommer som mod vores cykelskure. Heldigvis har skaderne været til at reparere.



Cyklerne har igen i år vist deres styrke og modificeringen i hjulophænget, som blev indført for 2 år siden, har vist sig at være en rigtig god ide. Det har derfor igen i år været en overkommelig opgave at være cykelvagt.

Vi har som sædvanlig brugt nogle weekender på at fjerne uønsket bevoksning langs banen – tak til de frivillige, der deltog.

Mureren har nu endelig fået fuget skorstenen på pakhuset, så her går det også fremad. Vi mangler dog stadig at få malet vores nye port og det nye indgangsparti.

Vores reklame ildsjæl har nu i alt solgt 18 reklameplader ud af 20 mulige – stor ros til Ole Jørgensen.

Modeljernbane udstilling.

Fredericia Idrætscenter

den 1.-2. okt. 2005

Voksne 50 kr

Børn 6-12 år: 20 kr

Lyne hallen

Stor Tog marked og udstilling.

Søndag d. 23 oktober fra kl. 9.30 -

16.00, **Køb / salg / bytte.**

Fra Redaktionen.

Det er med dyb beklagelse vi må meddele, at bladets nye redaktør og ildsjæl har anmodet om fritagelse fra jobbet af personlige årsager.

Vi i klubben er meget ked af at

Hr. Ole Jørgensen har taget den beslutning, og er ham stor tak skyldig for det store stykke arbejde han har udført, både med bladet men også med reklamerne.

Vi i bestyrelsen er ham meget taknemlig for det store stykke arbejde han har lagt i klubben.

Skulle der blandt bladets læsere være en, som har mod på at kaste sig ud i denne opgave, kan henvendelse ske til kassereren.

1955. Sidste persontog

Skjern- Videbæk

af Ole Jørgensen (redaktør)

hentet fra "Jernbanehistorisk årbog '05"
forlængelse af historien fra sidst nummer.

Onsdag den 15. november 1920 åbnedes jernbanen Skjern Videbæk for drift med 4 tog par dagligt. Forskellige fra DSB var med det første tog fra Skjern men måtte lide den tort, at togets afgang blev 6 minutter forsinket. Det skulle afvente et forsinket tog nordfra, som på grund af dårlige kul måtte have rensat lokomotivets fyr i Velling.

Der afholdtes ingen højtideligheder, dagen markeredes kun af de blafrende splitflag på stationerne og dannebrog adskillige steder.

Toget var pænt pyntet med grønt, og på stationerne steg et tremands orkester af toget og spillede lidt, inden kørslen fortsatte.

En kreds af borgere i Videbæk havde dog om aftenen arrangeret en privat sammenkomst på Vestergårds hotel, hvor byens nye stationsforstander og trafikassistent blev budt velkommen.

Banens mellemstationer, Kongsholm, Sædding og Herborg, fik status af holdepladser med offentligt sidespor.

Den ca. 20 km. lange bane skulle føres igennem en udpræget hedeegn, så jordarbejdet var beskedent – i alt ca. 140.000m³, svarende til ca. 12.700 af nutidens lastbilvognladninger. Banen skar ikke vandløb af betydning, og så godt som alle vejskæringer skete i nevau. Der opførtes kun tre viadukter, som alle stod færdige i 1918. Mindste radius på fri bane var 1,000 m, og største stigning på lige bane 8,3 ‰. Der blev foretaget arealerhvervelse til et fremtidigt 2. spor, hvilket var normal praksis ved alle nye DSB- strækninger.

Banen skulle anlægges som en uindhegnet statsbane med let overbygning (22,5 kg/m skinner), men da man fortsat ønskede banen forlænget til Skive, blev det under anlægsarbejdet besluttet, at banen skulle forsynes med 32 kg/m skinner.

Banens Drift.

Fik banen således stor betydning for kultiveringen af sin egn, blev de store forventninger om transport af indenlandsk brændsel snart skuffet, da tørv og brunkul kun spillede en rolle under krigen. Heller ikke transporten af almindeligt vognladningsgods og stykgods var særlig omfattende; konkurrencen fra bilerne var allerede for stærk, og banens betydning blev derfor i løbet af få år af sekundær karakter.

Såfremt banen var blevet forlænget til Skive, kunne den muligvis have fået betydning som transitbane.

Omkring 1930 stod det klart for alle, at Videbæk- banen ikke var rentabel.

I 1930 havde DSB nedsat et stykgodsudvalg, som bl.a. fik til opgave at undersøge forskellige sidebaners rentabilitet. Udvalget afgav i september 1932 betænkning om Videbæk – banen, og resultatet af undersøgelsen var ikke opmuntrende.

I 1932 afholdt Videbæk borgerforening møde på baggrund af planerne om at omdanne banen til godsbane. Man kritiserede den måde banen hidtil var blevet drevet på, og at banen ikke var blevet forlænget til Skive.

Den længstvarende tog forsinkelse i banens historie indtraf i 1938, hvor det i dagene op mod jul væltede ned med sne, så damptoget måtte erstatte de svage motortog. Lokomotivfører A. Chr. Knudsen. fra Skjern, har fortalt "Jeg var dengang fyrbøder, og da vi mødte den

23. december om morgenen, var det første vi fik at vide, at aftentoget fra Videbæk sad fast i sneen ved Herborg.

Det undrede os ikke det mindste, for Videbæk-banen var altid den der først gik i stå, når der kom sne." Knudsen blev sammen med lokomotivfører Ude Sørensen sendt af sted med en sneplov, for at komme toget til hjælp, og stort set uden vanskeligheder blev toget trukket fri og rangeret tilbage til Skjern. Kedlen på lokomotivet var kogt tør for vand, og havde tabt pusten.

Da middagstoget senere samme dag skulle af sted med post og passagerer, var man klar over, at der kunne opstå vanskeligheder med sneen. Derfor var toget for en sikkerheds skyld medgivet 7 snekastere, og det varede heller ikke længe før man første gang måtte prøve kræfter med snedriverne.



Snerydning ved Madeskov 1931.

Viadukten ved Kongsholm var nærmest sneet til, så der blev sat fuld fart på maskinen, og toget kom nogenlunde helskindet ud på den anden side. Toplanteren på maskinen var røget af, og man fandt den først igen hen på foråret, da sneen var smeltet.

Toget fortsatte mod Videbæk, og fik flere gange brug for snekasterne. Det tog sin tid hver gang, og lidt efter lidt blev passagererne utålmodige. En efter en rømmede de toget og fortsatte til fods. Til sidst var der kun to rejsende tilbage,

som begge skulle fejre julen i Videbæk, og den ene var netop blevet udskrevet fra sygehuset i Tarm, efter et langt sygeleje, og han kunne ikke gå nogen steder.

A. Chr. Knudsen husker: "Der var derfor ikke andet at gøre end at fortsætte. Det var ved at blive mørkt, da det for alvor gik galt for os. På bakken ned mod Herborg kørte vi uhjælpelig fast. Snedriverne var så store, at vi ikke kunne komme igennem, og da vi havde bøvlet et stykke tid med at komme frem, viste det sig, at vi heller ikke kunne komme tilbage. Samtidig var lokomotivets åbne førerhus næsten blæst helt fuld af sne. Vor syge passager havde det nu rigtig skidt, og klagede over en stærk tørst, og det eneste drikkelige vi kunne skaffe, var sne. Det var der til gengæld rigeligt af, og vi fik smeltet et par skovlfulde til ham. Det hjalp lidt på ham, men vi blev enige om, at Ude Sørensen skulle prøve at få fat i en kane, og på den måde sørge for den videre transport til Videbæk".

I Herborg fik man overtalt en mand til at spænde for kane, og de to passagerer blev godt pakket ind, inden de startede de sidste par kilometer i slæden. Det var nu hen på aftenen, og snekasterne blev enige om, at her kunne de ikke udrette meget. Lokomotivets kedel var ved at koge tør, så der var ikke andet at gøre end at sætte dampen ned. Sneasterne forlod toget og gik tilbage mod Skjern, men lidt efter kom Ude Sørensen tilbage fra kaneturen til Videbæk med 40 stykker smørrebrød, som han havde købt. Han vidste jo ikke, at snekasterne var gået, så derfor sad lokomotivføreren og lokomotivfyrbøderen ene tilbage med de 40 stykke smørrebrød, og i nattens løb blev de mere end mætte.

"- Men vi var blevet godt våde, og det frøs omkring en snes grader. Kulden var forfærdelig. Vi kunne kun fyre en lille smule, fordi der næsten ikke var vand på lokomotivet. Klokken var nu blevet over midnat, og det eneste vi kunne gøre var at prøve at få tiden til at gå, og måske få en smule søvn. På skift passede vi fyret, så den smule vand der var tilbage ikke skulle fryse. Det blev til hundevagten, kan man godt sige.

Jeg var nok faldet i søvn alligevel, før jeg husker, at jeg vågnede op med et sæt, ved en forfærdelig stank, der bredte sig i vognen. Først troede jeg, at toget var ved at brænde, men det var min makker Ude Sørensen, der var ved at tø sine stivfrosne støvler op. De våde støvler var i nattens løb blevet helt stive af frost, og han kunne umuligt få dem på igen. Derfor stoppede han brændende papirstumper ned i støvlerne for at gøre dem medgørlige igen.

Jeg kan ikke huske om det hjalp noget, men det lugtede bestemt ikke godt, og det var heller ikke noget, der lige netop satte os i julestemning, selv om sneen lå tykt over landskabet."Det indesneede tog fik først hjælp juleaftensdag over middag, og inden toget var gravet fri, var det næsten blevet mørkt igen. Man nåede tilbage til Skjern igen efter 26 timer, men både passagerer og post kom frem tidsnok til, at juleaften kunne fejres.

Fortsættes.

Skak fonden.

Søren Alfred Skak (1880-1960)

S.A.Skak, teglværksejer og betydelig drivende kraft i erhvervs- og forretningslivet ved Videbæk.

Formand for Sydvestjysk Teglværksforening til 1958.

I 1924 gjorde Skak en opfindelse, idet han blandede kulstøv i leret, der ved brændingen gjorde stenene porøse og lette. Disse såkaldte kulsten var velegnet til isolering og blev et af teglværkets specialiteter.

I 1954 optog Trøstrup Teglværk, som Skak's teglværk hed, en specialproduktion i form af sammen støbte teglblokke, som brugtes til etageadskillelse i bolig og landbrugsbyggeri.

I 1956 optoges en produktion af sammenstøbte teglmursten, så disse kunne leveres med indlagt jern i stangform, de såkaldte vindues- og dørøverliggere indtil 3m. længde

I 1961 udvides yderligere specialet med fabriksfremstillede teglfacader af mursten og fiboklinker.

S.A.Skak delte i 1948 virksomheden med sine børn, således at den blev gjort til et interessent-selskab med hans yngste søn Hans Kristian Skak som medleder,

Dette ejerforhold blev i 1958 ændret til S.A.Skak's fond, som er en selvejende indstitution.

Herfra kommer de 100.000 kr. til restaurering af Herborg station.

Videbæk bogen.

Modelbane.

I en fjernsynsudsendelse fra Tyskland var der præsentation af et nyt baneafsnit i Miniatur- Wunderland i Hamborg.

Det var baneafsnittet Skandinavien udsendelsen omhandlede, og det var en virkelig oplevelse og se det store stykke arbejde der var lagt i denne opgave.

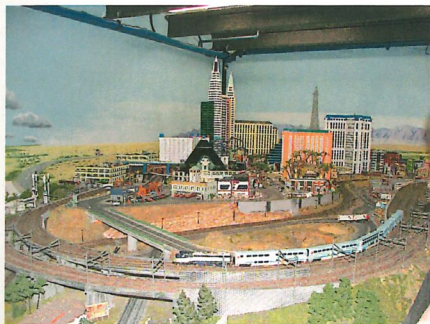
Der var store skibe som sejlede, og broer der hævede sig, sluser med rigtig vand, der åbnede sig for skibene så de kunne hæve og sænke sig i niveau, og et landskab så smuk, så man skulle tro det var naturligt. Arealet er ca. 300m², og hele det samlede areal er nu på 900m², I afsnittet Skandinavien er der blevet trukket ca. 8000m ledninger, og vandmængden i byggeafsnittet er på 30.000 L, det hele foregår på 4. sal så man må håbe der ingen utætheder er.

De videre planer for udbygning af modelbanen er Afrika og Australien.

Byggeomkostningerne er i øjeblikket 5,5mil. Euro for hele anlægget.

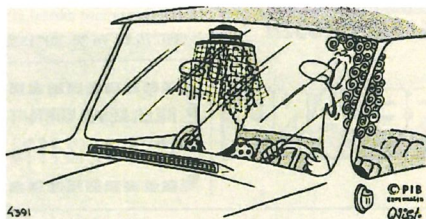
Vi er nogle stykker der har været der et par gange, og vi er lige benøvet hver gang.

Det er virkelig et besøg værd.

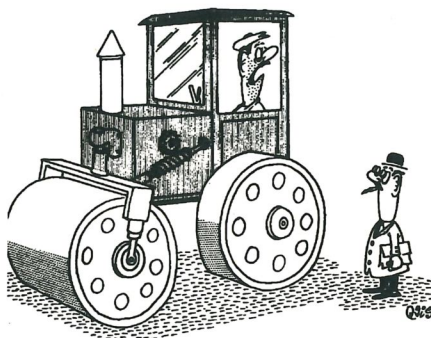


Fra Miniatur- Wunderland Hamborg.
Byggeafsnit Amerika.

Smil.



- Ærlig talt ved jeg ikke rigtigt, hvorfor den har fire gear, mon det ikke er for det tilfælde, at de tre skulle gå i stykker?



- Jeg kan ikke få den startet;
De ville vel ikke være så rar at prøve at skubbe...?

