

---

# Herborg Station

---

Nr. 3. Sept. 2006. 7. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

## Klub nyt.

### **Dadelæsken.**

Den 30.-5. var Kassereren og Næstformanden til orienteringsmøde med indehaverne af Veterantoget Dadelæsken på Videbæk Rådhus.

Med til mødet var foruden Indehaverne, en repræsentant fra Herborg Sogneforening, samt en repræsentant fra Videbæk Kommune og en fra Ringkøbing fjord samarbejdet.

Der blev drøftet muligheden for drift af veteran togs kørsel på banestrækningen fra Søndergade ved Videbæk til Herborg Station. Alle deltagere syntes godt om ideen, og der arbejdes videre med sagen. Det kommer ikke til at koste klubben penge eller arbejde, og det bliver **ikke** på strækningen Herborg - Skjern. Alle var dog enige i det positive vdr. kørsel mellem Videbæk - Herborg, så der på den måde måske kommer mere liv i Herborg. Der blev nedsat en gruppe, som mødes igen senere for at følge op på sagen.

Bane Danmark samt en repræsentant fra kommunen og Veterantoget Dadelæsken har været strækningen igennem, og Bane Danmark's repræsentant sender et overslag over omkostningerne med hensyn til banelegemet.

### **Sankt - Hans.**

Igen i år har klubben været med - arrangør sammen med Sogneforeningen ved Sankt - Hans aftenen i Herborg, og det er en del år siden der har været samlet så mange mennesker i Herborg. Der var lejet et stort telt, to store grill var tændt, der var hoppeborg, der var konkurrence med banke søm i og en fiskedam til børnene og en gratis tur på skinncykel. Efter båletalen var der bal i teltet til klokken 24. med levende musik

i bedste 60'er stil med bandet **Overdrive**, hvor to af vores bestyrelsesmedlemmer medvirker.

### **Det var en rigtig god aften**







### **Pakhuset.**

Ydermuren på Pakhuset ud mod Møllevej er blevet taget ned og gjort klar til opmuring.



Her allerførst i juli måned er mureren færdig med opmuring, og pakhuset står nu med en helt ny side. Nu mangler der kun maling på porten, og de øvrige steder, samt kalkning på de respektive

steder, både på pakhuset men sandelig også på stationen.

### **Stationen.**

Der har været en lille vandskade i køkkenet i den nederste lejlighed i forbindelse med en utæt opvaskemaskine. Forsikringen betaler, og tømreren er færdig med arbejdet, samtidig er den nederste lejlighed ny istandsat og er igen udlejet fra den 1/8 med en ny lejer.

Bestyrelsen har besluttet, at der i forbindelse med det nye lejemål, isættes fire nye vinduer i den nederste lejlighed.

---

0

### **Det stod i avisen.**

**Alting gik galt da hund skulle luftes.**

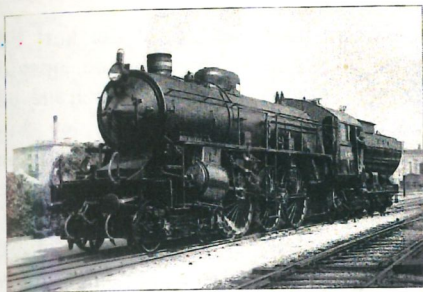
En mand fra Lolland kan se frem til en buket blandede sigtelser efter et opsigtsvækkende forsøg på at lufte sin hund. Politiet i Nakskov oplyser, at manden besluttede sig for at køre rundt på en havetraktor på landevejen ved Torrig. Men dels var han beruset, dels kørte han i den forkerte side af vejen uden kørekort. Det endte galt, da hunden fik snoren viklet ind i haveredskabets ene forhjul. Under forsøget på at få den vristet fri, lykkedes det manden at blive kørt over af sin egen traktor og brække det ene ben.

---

0

*Har du ren samvittighed?  
Det burde jeg have,  
for jeg har aldrig brugt den!*

## Da E- Maskinerne kom til Danmark.



DSB litra E var Statsbanernes største og sidst byggede damplokomotiv. E-maskinerne var kendt af alle ansatte ved banerne og omtaltes ofte som "Svenskerne" på grund af deres oprindelse.

I dag kender alle jernbaneinteresserede også lokomotivtypen, enten i forbindelse med DSB museumstog nr.991, der om sommeren kører landet rundt eller Danmarks Jernbanemuseums udstillede nr.994.

I den almene befolkning var det lokomotivet, der trak Dronning Ingrid's bære til Roskilde og endnu tidligere Kong Frederiks. Man husker måske ikke lige litraet, men genkender lokomotivet med "den mærkelige kulvogn der lignede et badekar"!

Lokomotivets historie var som et H.C. Andersen eventyr, "selvom født i en andegård kan man sagtens ende som en svane". Og som i eventyret, skulle E-maskinerne gennemgå så grueligt meget før end det blev godt.

Lokomotivet blev konstrueret af Sveriges kendteste lokomotiv konstruktør Carl Flodin og omtalt af broderfolket som "Lokomotivets Dronning". Det kørte i Sverige som litra F. Senere blev alle lokomotiverne solgt til Danmark for

en skrotpris, men genopstod som en anden fugl Phønix hos DSB.

De Svenske Statsbaner ( SJ) besluttede i 1912, at der skulle udvikles et nyt og stort lokomotiv til persontogtrafikken. Kraverne til det nye lokomotiv var, at det skulle kunne fremføre et hurtigtog på 350 tons på stigninger 1:100 med en mindste hastighed på 60 km./t og på flad bane med mindst 100 km./t. Derfor skulle det have en stor kedel, og i tidens ånd valgtes en compound dampmaskine i stedet for en simpel mættedampmaskine. Driv og kobbelhjul blev sat til 1880mm og maskinen fik yderligere en to akslet maskinbogie samt en et akslet efterløber. Lokomotivet blev benævnt som en "Pacific" type, da den havde hjulstillingen 2'-C-1'.

For at undgå for mange vand og / eller kulstop undervejs, skulle maskinen udstyres med en stor tender. Som udgangspunkt valgtes en forstørret udgave af tenderen til godstogslokomotivet litra Gb. Denne tender var af amerikansk oprindelse og derfor en nykonstruktion i Europa. Det var en såkaldt "semi-vanderbildt" tender, det vil sige med en vandkasse udformet som et halvt rør med Ø3000mm. Dette for at minimere risici for tæring og utætheder.

For at kunne rumme det større forråd af kul og vand, måtte man af hensyn til længden udstyre tenderen med 2 to-akslede støbejernsbogier.

Vandforrådet på 21m<sup>3</sup> påregnedes at give maskinen en kørestrækning på 180km. med 3 m<sup>3</sup> vand i reserve inden vandtankning måtte finde sted. Et sidste krav til det nye lokomotiv var, at det skulle kunne gennemkøre en 300meter kurve.

Som noget nyt skulle det nye lokomotiv forsynes med kuglelejer i stedet for de sædvanlige glidelejer. Kort før 1920



deltog Carl Flodin i en prøve kørsel med et F-lokomotiv mellem Stockholm og Uppsala og havde bagefter med stolthed sagt: ”Nu har vi kørt med 120 km/t! Och detta med tung tågvikt!” Der var ingen tvivl om at det var en hurtigløber.

Maskinen var godt afbalanceret i såvel de frem – og tilbagegående bevægelser som de roterende, hvilket bevirkede at den både ved lav og høj hastighed havde en meget fin gang i sporet.

Ydelsesmæssigt levede maskinen også op til de stillede krav og fremførte med lethed et tog på 350 tons på flad strækning med 110 km/t.

Maskinen kunne udvikle ca. 1500 indicerede HK, hvilket blev beregnet ud fra en formel, hvor der medgik ca. 7,3 kg. damp ved 50% fyldning.

Men som med alle dampmaskiner, kunne lokomotivet i en kort periode overbelastes således at den reelle indicerede effekt var på ca. et sted mellem 1900 til 2000 HK. Denne ydelse kunne kun opnås så længe lokomotivet kunne stå fast, og kedlen levere den nødvendige mængde damp hertil.

Kedlen var beregnet til at kunne yde ca. 10.000 kg. damp i timen, men under nogle af prøve kørslerne producerede kedlen faktisk 15.500 kg. damp pr. time. Det var mere end 50% over det beregnede.

Maskinen havde et forbrug på 35 kg. kul/1000 kilometer, hvilket var en besparelse på ca. 15% i forhold til andre maskiner.

Yderligere måltet et mindre vandforbrug. F.eks. havde andre maskiner med et tog på 485 ton et forbrug på ca. 275 kg. vand pr. km når dampvarmen var aktiv, medens F maskinen med samme vognvægt og aktiv dampvarme, kun havde et forbrug på 250 kg. vand pr. km.

Ud af 11 maskiner var der kun 8 til rådighed, da de 3 var til udvask eller reparation.

Desværre viste det sig, at det kort tid efter levering af lokomotiverne, opstod revner i støbematerialet i cylindrene på en del af maskinerne. Disse blev dog udskiftet for fabrikkens regning uden problemer, da det var sket inden for garantiperioden.

Et nyt kugleleje system blev nu brugt, det var sfæriske rullelejer, som blev indført i 1919. Elektrificering i Sverige var godt i gang og man besluttede at F maskinerne skulle hensættes.

Den 21. juni 1936 blev alle F maskiner i Malmø ført i lokomotiv tog til Örebro og F maskinernes virke i Sverige var herefter slut.

#### Hvorfor damp og ikke diesel?

Allerede i 1932 havde DSB reklamekontor deklareret, at dampens tid var forbi og at det sidste damplokomotiv var bygget i Danmark! Måske lige bombastisk nok, da trækraftsituationen var anstrengt og at udviklingen med dieseltraktionen gik meget langsomt. ”Deklarationen” blev da også stille og roligt og i al ubemærket ”glemt”, da forudsætningerne ikke var til stede.

Den 25. oktober 1936 skrev Maskinchef Munck til den Kongelige Svenske Jernbanestyrelse, og forespurgte om man var villig til at sælge de overkomplette lokomotiver – og at henvendelsen af hensyn til forholdene i Danmark – skulle behandles strengt fortroligt.

Jernbanestyrelsen i Sverige tilbød DSB den 4. november 1936, at overtage de komplette F maskiner for deres skrotværdi nemlig 23.700,-kr. pr. stk.

Dette tilbud kunne DSB overhovedet ikke sidde overhørig, da prisen pr. stk. lå

under halvdelen af, hvad alene materialerne til et nyt lokomotiv ville koste.

Forhandlingerne gik i gang i ministerierne, om at få en bevilling. Den 29. november 1936 var det kommet så vidt, at Nationalbanken at valutakontoret kunne stille en bevilling til rådighed til Statsbanernes indkøb af 11 stk. hurtigtogslokomotiver fra Sverige for et beløb af i alt 320.000.- danske kr. Det skal bemærkes, at betaling for lokomotiverne først må finde sted i 2' Tildelingsperiode (1' maj/ 31' august) 1937.

Starten på 2. verdenskrig 1. sept 1939 medførte umiddelbart ingen ændringer for DSB, udover et begyndende problem for import af kul og brændolie. Men DSB havde store kullagre liggende, ligesom kul kunne og blev importeret fra Tyskland. I 1938-39 importerede Danmark ca. 5376000 tons kul og koks, hvoraf kun få procent kørtes med bane.

Den tyske besættelse af Danmark som springbræt til Norge den 9. april 1940 ændrede dog alt. Ikke alene blev det fuldstændig umuligt at anvende motormateriellet, da brændolie nu var en absolut mangelvare, men der skete også en enorm stigning af al jernbanetransport. Dels ønskede DSB selv at gennemføre alle de tyske transporter i Danmark og dels på grund af oliemanglen - gik hele landevejstransporten i stå, hvor dennes laster nu også skulle banetransporteres. Også en vis del af den lokale skibstrafik måtte opgives på grund af minefaren, hvilket medførte yderligere pres på banen som transportmiddel.

I september 1940 forespurgte DSB Frichs om muligheden for at fabrikken kunne levere fire til seks E- maskiner. Svaret var ja og 29. november bestilte DSB seks forbedrede E- maskiner hos

Frichs til levering i 1942/43, der skulle være i driftsnummerrækken 975 - 980.

Nu skulle man umiddelbart tro at besættelsen af Danmark medførte problemer med hensyn til de materialer, der skulle bruges til lokomotiverne, stålplader, kobber, messing, jern, hvidmetal samt støbedele m. v. Disse ting skulle jo importeres eller tages fra lager.

Frichs havde ikke et stort lager, og mente at man kunne importere fra Tyskland eller Sverige på grund af Danmarks meget og overordentlige specielle særstatus landet havde i forhold til Tyskland.

Frichs fik vanskeligheder med import fra Tyskland af plader til rammer og kedler. Tyskerne så ikke nogen problemer i levering af materialerne overhovedet, bare ordrene var store nok, og ikke kun til et par enkelte lokomotiver, derfor blev ordrene lagt nederst i bunken af den tyske industri. Vognfabrikken Scandia derimod, bestilte store partier råmaterialer der blev leveret til tiden.

De nye maskiner blev leveret i foråret 1943 med den første pr. 7. januar og den sidste i marts måned samme år.

Indledningsvis var der ingen væsentlige indskrænkninger under krigen, i hverken person - og i godstrafikken, men antallet af passager og godskilometer steg drastisk i krigens første år. Yderligere forsvandt alle lyntogsforbindelser og deres passagerer måtte nu benytte de almindelige landsforbindelser.

*Uddrag af bogen om DSB litra E.  
af Steffen Dresler.*

*fortsættelse følger.*



