
Herborg Station

Nr. 1. Februar 2007. 7. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klubnyt.

Redaktøren har besluttet at udsende bladet en måned tidligere, da der går for lang tid efter generalforsamlingen, inden bladet kan komme med et referat. Regnskabet kan rekvireres hos kassereren efter generalforsamlingen.

Dadelæsken.

Fra avisartikel kan refereres, at om alt går vel kører skinnebusserne i 2008 mellem Videbæk og Herborg, med stop ved Herborg station. Herfra kan passagererne så drage videre ud i verden på skinnecykler med kurs mod Skjern, og det er en ganske fornøjelig tur fortæller Hr. Flemming Egeslund.

Skinnerne kan bruges, men der skal nye sveller under, da de gamle er mere eller mindre rådne, da de har ligget der siden 1921.

I Videbæk kommune har man også været en smule betænkelige ved projektet, fordi der har været tvivl om, hvorvidt viadukten over Bakkevej ved Herborg kunne klare trykket af togstammerne, men Bane Danmark har givet grønt lys for det. Så er der lige det medøkonomien.

Man går i gang med at søge forskellige fonde om hjælp.

Stationen.

Der er sat fire nye vinduer i den nederste lejlighed her i vinter, så alle vinduer i lejligheden er udskiftet med nye. Så mangler vi bare resten, det er 7 store og en lille samt de sidste to i gavlen for oven, men det kommer nok også på et tidspunkt.

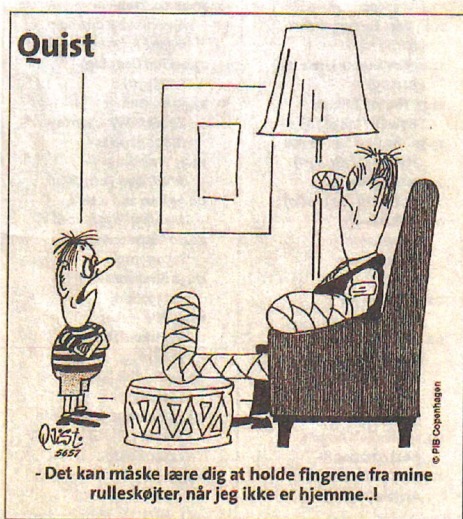
Smil.

- Når du er barn, laver du sjove ansigter i spejlet. Når du bliver ældre, tager spejlet hævn ...

Lægen til patienten:

- De skal bare blande denne medicin med appelsinsaft, så mærker De ikke den grimme smag.

- Det var da dejligt, for jeg har aldrig kunnet fordrage appelsinsaft.



MO & Mig.

Helt fra jeg var barn, husker jeg MO. Det er som om jeg er vokset op sammen med den.

Mange gange har jeg siddet på diget bag vores have, hvorfra jeg kunne se banen Herning-Skjern, og ventet på toget skulle komme. Det var næsten altid MO der kørtes med, kun sjældent kom der andet trafik på banen, kun når der kom militærtog til Borris-lejren.

Hjemme havde vi ikke bil de første år, det fik vi omkring 1962, så indtil da måtte vi med toget når vi skulle besøge mine bedsteforældre, der dengang boede i Herning. Det var ikke noget man sådan lige gjorde. Først skulle der brevveksles frem og tilbage, om de nu var hjemme den dag vi havde planlagt besøg.

Når alt var i orden skulle vi på cykel til stationen i Borris, min mor, søster og jeg, far blev ofte hjemme, han skulle jo passe gården.

Vi kørte altid hjemme fra i meget god tid, cyklen kunne punktere eller kæden kunne ryge af, men det skete nu aldrig, så vi var fremme lang tid før toget skulle afgå. Så var der jo tid til at se sig omkring på stationen. Der var næsten altid noget at se på, godsvogne med forskellige ting, bl.a. mergel, træ til tømmerhandleren og til tider nye landbrugs maskiner til smeden.

Så kom toget endelig, og så var det bare med at komme ind. Jeg var ikke så stor, så jeg kunne ikke nå gulvet når jeg sad på sædet, og de gamle sæder var betrukket med glat brun læder og de rundede lidt, så jeg måtte hage mig godt fast for ikke at ryge på gulvet når toget satte i gang, og når det standsede. Bedre var det ikke når toget kørte hurtigt, så hoppede og slingrede det, men vi kom da til Herning hver gang.

Tiden gik og jeg begyndte i skolen. Når vi skulle hjem passede det altid, at vi skulle holde for toget og bommene var nede, så det blev en stor sport for os knægte at hænge på bommene så manden der skulle hejse dem op ikke kunne gøre det, så stod han henne på stationen og knyttede næver efter os, når han prøvede igen hængte vi os på bommene indtil wiren blev godt stram, så slap vi og bommene røg op med et vældig fart. Det gik nu galt engang, da en af drengenes cykel fik forhjulet ind i de kæder der hænger under bommene, så cyklen måtte med bommene op. Han måtte pænt vente på næste tog, hvor bommene atter gik ned.

Det var nu ikke altid med glæde jeg rejste med toget, især ikke når jeg skulle til tandlæge i Skjern. Så stod jeg på stationen og håbede at toget ville få motorstop eller køre af sporet, men det skete nu aldrig, og med en usvigelig sikkerhed kom MO-eren brummende ind på stationen præcis til tiden, og med tandlægen der ventede i det fjerne var det absolut ikke sjovt.

Da jeg var færdig i skolen var jeg fyldt femten år og ville ud at sejle, jeg fik hyre på et skib, og skulle påmønstre i Grenå.

Høj i hatten mødte jeg op på stationen, for nu var jeg voksen, og skulle ud og indtage hele verden, men hatten var nu knapt så høj da stationen forsvandt forbi togets vinduer. Jeg rejste med MO hele vejen til Grenå, med skift i Herning og Århus.

Efter sejltiden rejste jeg til Sverige og fik arbejde, igen startede jeg ud med MO til Århus, derefter med Nordpilen til Frederikshavn. Toget kørte helt ned på havnen til Gøteborg færgen.

Nordpilen var så sandelig et helt andet tog at rejse med end den gamle MO,

her var fine sæder med stof på, og ikke de glatte brune lædersæder. Toget bestod mest af B-vogne og trækraften var MY eller MZ.

Når jeg en enkelt gang rejste hjem på besøg var det i omvendt rækkefølge, først Nordpilen, så MO fra Århus til Herning, og igen derfra og hjem.

Sidste gang jeg rejste med tog fra Sverige, var MO-erne blevet udskiftet med MR, og en epoke var slut. Det var nu ikke helt det samme at rejse med MR, som at rejse med MO, det var som om der manglede noget for at afslutte rejsen, jeg havde jo været vandt til, at det sidste stykke af rejsen foregik med MO.

I Sverige var jeg ude at rejse med tog et par gange. Jeg og en kammerat ville til Trollhättan og se sluserne, en ganske almindelig hverdag hvor vi havde fri. Selv dengang var der anti- rygere til, selv om der i de svenske tog var rygere og ikke rygere.

Vi steg på toget i Gøteborg, der var næsten ingen passagerer med, vi og en ældre mand sad i ryger vognen, men straks uden for byen var der en lille station. Her stod et par ældre damer på toget, og med stort besvær fik de sig placeret i vognen hvor vi sad. De var absolut anti- rygere, for der gik ikke lang tid efter den ældre mand havde tændt sin pipe, inden ene dame siger til den anden dame meget højt! ”Der sitter en gubba och røker,” hvor efter den anden som åbenbart er meget tunghør svarer ”HWA?” Hun siger det igen meget højt.” Der sitter en gubba och røker, her går det inte at vara Gunilla”. Manden må åbenbart være blevet noget træt af at høre på dem, for han siger meget højt til dem.”Ja och jag shitter med.” Hvorefter de ældre damer skyndsomt forlader vognen.

Oversat til dansk (”Der sidder en mand og ryger”). Hvabehar? ”Der sidder en mand og ryger, her kan vi ikke være Gunilla”. Manden svarer, ” Ja og jeg fiser også.”

Dette var lidt om mig og MO, jeg er glad for at der rundt om i landet er ildsjæle, som arbejder med at holde de gamle MO-er i en sådan stand, at de fortsat kan ses som veteran tog på de danske baner nu, og forhåbentlig langt ind i fremtiden.

*Redaktionen siger mange tak for
Artiklen, indsendt af medlem Kurt
Hansen.*



Sidste nyt.

København-Hamburg-Berlin med IC

Jeg har lige læst:

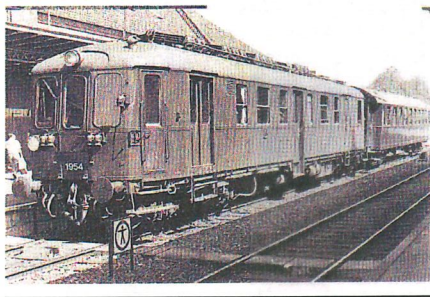
Deutsche Bahn AGs fjerntrafikafdeling planlægger deres indsats med det hurtige ICE TD-motortog (200 km./t.) i trafik mellem Hamburg og Århus, såvel som på linien København-Hamburg-Berlin. Det erklærede repræsentanten fra Deutsche Bahn i Danmark, Niels Lund. Herefter foretager ICE-værk i DB Fjerntrafik. Hamburg-Eidelstadt de tekniske forberedelser med de dieselmotor-udrustede motorvogne, som oprindeligt var anskaffet for den indtyske bedrift.

Den komfortable indretning af motorvognen kan give togtrafikken mellem Tyskland og Danmark et opsving, da der i fjerntrafikken for tiden køres med ældre IC3-motorvogne fra Danske Statsbaner (DSB).

Til pressen i Hamburg-Eidelstedt erklærede Lund, at der altid kan sammenkobles fire togsæt hver bestående af fire enkelt-vogne. De er også egnet for transport med Fehmernbælt færgerne. Da togene er udrustet med krængningsteknik, kan motorvognene med for tiden 195 siddepladser med forhøjet hastighed i sammenligning med de hidtidige togmateriel, føre til forkortelse af rejsetiden.

Den grænseoverskridende tysk-danske togtrafik lider under den omstændighed, at på den elektrificerede strækning Hamburg-Padborg - Fredericia-København ingen to system - tog har til indsats på de forskellige banestrøms systemer, f.eks. er Århus slet ikke tilsluttet til det elektriske net. Det samme gælder for strækningen Hamburg - Fehmern - København.

MO-vognen.



Fra træ til stål.

I 1920'erne vandt motordriften mere og mere frem på jernbanerne i hele Europa. Under og efter 1. verdenskrig steg priserne på kul gevaldigt. Det betød, at driften af sidebanerne blev uforholdsmæssig dyr og havde svært ved at konkurrere med biltrafikken, som nu var i kraftig fremgang.

Forbrændingsmotoren havde i tiden op til og under krigen gennemgået en udvikling, som gjorde den lige så driftssikker som dampmaskinen. Det var derfor nærliggende også at udnytte den i jernbanekøretøjer.

Udnyttelsen af brændstoffet er langt mere effektiv i forbrændingsmotoren end i dampmaskinen, og den kræver ikke en lang forberedelsestid for at være køreklar. Der er heller ikke brug for fyrbøder, så også på personaleudgifterne kunne der spares.

De første var bygget med benzinmotorer, men efterhånden som dieselmotorerne kunne bygges mere kompakte og med en roligere gang, udkonkurrerede de benzinmotorerne.

Transmissionsformen var i begyndelsen mekanisk, d.v.s. med gearkasse som i en bil. Den havde sin begrænsning for, hvor store kræfter der kunne overføres. I de fleste tilfælde var det koblingen der var det svageste led.

En anden transmissionsform, den elektriske, var begyndt at vinde frem. Den havde ingen kobling, og den gav en meget blødere igangsætning, da der ikke var nogen mekanisk forbindelse mellem motoren og de trækkende hjul.

Igangsætningen af elektriske køretøjer var gennemprøvet i 1890'erne med batteridrevne køretøjer af opfinderen Siemens fra Tyskland. Det man nu gjorde, var at medbringe "elværket" i motorvognen i form af en motor og en generator.

De første danske motorvogne var ligesom personvognene med vognkasser af træ. I mange lande byggede man samtidig motorvogne med stålkasser, idet man her var gået over til at bygge personvognene helt i stål.

Mo i 200/500- serien.

I 1935, samtidig med lyntogene kom så den type motorvogn, som blev den meste kendte, og som de næste 40 år kom til at præge persontrafikken på DSB's strækninger, MO-vognen.

De første vogne var nittede, og for at få en vis symmetri i vognkassen var rejsegodsrummet anbragt i den ene ende. Vinduerne var delt i to halvdele, og den øverste del indfældet i en aluminiumsramme, hvilket blev standard i om – og nybyggede personvogne de næste 30 år.

MO fik to lige store lygter, den nederste lygte var normalt kørelys, den øverste brugtes til at markere særtog, men da den højere placerede lygte kunne kaste lyset længere frem, blev praksis efterhånden sådan, at den øverste anvendtes som kørelys, og den nederste blev "særtogs lygte"

MO fik en motor der ydede 250 hk. samme motortype som anvendtes i lyntogene.

Alle vogne havde vognkasser fra Scandia, men de to første vogne havde bogier fra B&W, hvor de øvrige var fra Frichs. På B&W- vognene var både maskinbogien (M-bogien) og banemotorbogien (E-bogien) toakslede, mens Frichs-vognene havde treakslet M-bogie og toakslet E-bogie. B&W-vognene fik af standardiseringsgrunde Frichs- bogier i 1946.

To Mo'er kunne også køres fra samme førerplads. Betjeningsfunktionerne blev koblet elektrisk sammen, og kontrollamperne i førerbordet var dubleret, således der var et sæt for hver vogn. På fronten var fire stikdåser, parvis ens, således at de inderste dåser betegnedes A og de yderste B. Der skulle bruges en A- og en B- ledning til manøvreringen, men for ikke at skulle krydse ledningerne, da ikke alle vogne

vendte ens, var de dubleret. Årsagen til dette skyldtes bl.a. at dieselmotorenes regulator var koblet sammen med igangsætningsmodstanden, således at motorenes omdrejningstal afpassede sig efter modstandens trin.

Kølesystemet med tagkølerne var opdelt i to sektioner, idet der om vinteren ikke var brug for så stor kølekapacitet. Så lukkede man den ene halvdel af, men for at undgå frostsprængning af anlægget, måtte det tømmes for vand. Omkring 1960 blev der monteret termostatventiler og samtidig tilsattes frostvæske, så det sparede lokomotivførere og remisepersonale en del arbejde. Det havde i øvrigt i 1950'erne givet anledning til mange diskussioner omkring motorenes arbejdstemperatur. Mange af de ældre lokomotivførere kørte med en temperatur på 50-60 grader, hvilket gav en dårlig udnyttelse af brændolien og tilsodning af motorene. Det skyldtes, at smøreolien i årene lige efter krigen var af en meget dårlig kvalitet, hvor smørevnen ved høje temperaturer var meget ringe. Da olien igen blev bedre, kunne man ikke rigtig vænne sig til at sætte temperaturen op. De yngre satte derimod temperaturen op til ca.80 grader, hvilket gav en betydelig bedre økonomi. De var dog nogle gevaldige olieslugere, set i forhold til andre diesellokomotiver.

Af Hans Nygård –Jensen.

Fortsættes i næste nr.

Skulle nogle af læserne have en god historie, så kom med den.

Det behøver ikke absolut at være om tog. Alt har interesse.Venlig hilsen Redaktøren.

Ps.

Næste nr. forventes at udkomme i April eller Maj måned.

