
Herborg Station

Nr. 3 Juli 2007 7. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klubnyt.

Klubben har i april måned haft kontakt til Ringkøbing/Skjern kommune vedr. overkørsel ved minkfarmen, der krydser banen syd for Kongsholm.

Minkfarmeren har lavet det således, at portene står lukket på tværs af banen, det er så skinnecykelgæsterne der skal lukke op og lukke efter sig. Det har vi protesteret over, da klubben ikke kan være ansvarlig for om portene bliver lukket eller ej.

Løsslupne mink der uheldigvis løber ud på grund af åbne porte, må være minkfarmerens ansvar.

Kommunen har svaret følgende.:

På baggrund af henvendelse fra VSV & MJ har kommunen gennemført tilsyn med overkørslen ved minkfarmen på Holstebrovej 80.

Administrationen har tidligere kontaktet ejeren og gjort ham opmærksom på, at der var indgået en klage med hensyn til lukkede porte.

Med lidt god skiltning på portene vurderes det, at sluseanlægget over banearealet ikke hindrer brugen af jernbanen og derfor ikke er i strid med vilkår i landzonetilladelsen af 29. juni 2005.

Ejeren skal indsende forslag til skiltning, og såfremt der ikke bliver fundet en løsning kan det munde ud i, at han ikke længere kan benytte overgangen.

Vi følger sagen meget nøje.

-----0-----
Bestyrelsen er blevet gjort opmærksom på følgende fra Herborg Sogneforening.:

Repræsentanter fra VSVJ's bestyrelse har haft møde med Herborg Sogneforening den 6. november 1995.

På dette møde besluttedes det, at man i fællesskab indkøbte en græsklipper og

skiftes til i en fælles turnusordning at slå græsset på stationspladsen.

Siden indkøbet af ovennævnte græsslåmaskine, har Veteranbanen stået for vedligehold og alle andre udgifter samt græsklipningen, dette gælder selvfølgelig også klipningen af arealet i Sogneparken. Klubben kan i øjeblikket ikke skaffe nogen til at klippe græsset, så Sogneforeningen overtager græsklipningen fremover (og selvfølgelig også alle omkostningerne).

-----0-----
Vi har rettet henvendelse til politiet med hensyn til syn af skinnecykerne, da A+ har sat prisen på syn af cyklerne til 200,00 kr. pr. styk plus moms. Det synes vi er lige lovlig meget. Politiet opfordrede os til at søge en ny tilladelse til drift med skinnecykler, da de ikke kan finde papirerne på den gamle tilladelse, så de kan se betingelserne. De arbejder i øjeblikket med sagen, og vi håber på et svar inden ret længe.

Sankthans.



Klubben var igen i år med ved afholdelse af sankthansfesten på stationspladsen.

Der var mødt en talrig skare op for, at være med til at gøre aftenen til en festaften.

Grillerne var tændt, og alle som havde lyst kunne grille deres medbragte mad. Der var rejst et stort telt samt et par mindre for, at alle kunne komme inden døre og spise deres medbragte mad.

Der kunne naturligvis også købes pølser med brød, øl og vand. Kaffe og te var gratis.



Der var opsat hoppeborg til børnene, og den blev også godt benyttet hele aftenen. Indtrykket var generelt ,at børnene morede sig godt, og at de havde en rigtig god Sankt hans aften.



Aftenens taler var i år en af Herborgs ildsjæle, nemlig Gjøde Carlsen, der berettede om dengang Herborg var en by med mange butikker.

Han fortalte videre hvordan byen i gennem de sidste fyrré år har mistet forretningerne, men at et godt og stærk foreningsliv præger byen.



Teltene var godt fyldt op, og stemningen var i top.

Efter båletalen var der lejlighed til at prøve en tur på skinnecykel, og det var der rigtig mange der benyttede sig af. Der var også musik og dans til et firemands orkester nemlig **40 Miles**, hvor to af vores bestyrelsesmedlemmer medvirker, de spillede også sidste år. De var veloplagte, og alle både i og uden for teltene fik en rigtig god oplevelse.



På billedet er de ved at opstille deres grej, så de er klar til den helt store fest. Der var liv og godt humør. Aftenen sluttede på bedste vis ved midnat, og det var vores indtryk, at alle havde moret sig godt. **Det var en rigtig god Herborg aften.**

Smil.

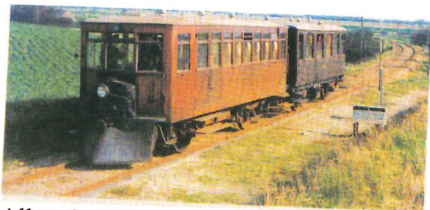
Skilt på benzintank:
 ” Her kan De yde Deres bidrag til staten,
 og som belønning får De lidt benzin”.

Vise ord.

De gamle tror på alting,
 de midaldrende formoder alting, -
 og de unge ved alting...

Fødselsdage er værd at fejre. Jo flere, du har, des længere lever du.....

Motorvogne fra Triangel.



Allerede i 1921, da bilen så dagens lys, forsøgte man at gøre bane driften billigere end dampdrift.

Dampdriften var dyr, den krævede megen energi og et stort personale. Det var derfor nærliggende at overføre bilens fordele til skinnerne.

De Forenede Automobilfabrikker i Odense, bedre kendt under navnet Triangel, sendte efter datidens forhold en stor 17 personers landevejsrutebil forsynet med jernbanehjul og en ”sporvognskobling”bagerst.

Motoren var amerikansk af fabrikat ”Midwest”, den havde fire cylindre med 105mm ø boring, 133 mm slaglængde og ydede godt 50 HK ved 1500 omdr. /min.

Køretøjets vognkasse var bygget i træ, og der var kun indgang i venstre side af førerhuset, og dette var adskilt fra kupeen med en skillevæg med skydedøre. Det var dog muligt at bruge en bagdør, idet det midterste af det bagerste 5-personers bagsæde kunne fjernes, når bagdøren skulle bruges.

Der var naturligvis mange fødselsvanskeligheder med det nye driftsmiddel, dels det rent tekniske ved motor og transmission, og dels det rent trafikale, idet der var for lidt plads ved spidsbelastninger. Vognen kørte ved Hammelbanen fra 1923 indtil 1933.

I alt konstruerede Triangel ca. 20 forskellige modeller.

Model II.

Efter de ikke alt for gode resultater med den første "rutebil på skinner" gik Triangel over til at bygge egentlige jernbanevogne med motor.

Den første type var to - akslet med benzinmotor, og ydede 70 HK. ved 1600 omdr./min.

De første vogne leveret i 1923 blev bygget med vognkasse i plade med indadbuede sider med i alt ni smalle vinduer. Vognen leveredes oprindeligt med sporgvognskobling, men fik senere almindelige puffer. Der blev leveret fem vogne af denne type. Hos Triangel blev de betegnet som model II.

Model IV.

En type af næsten samme udseende blev leveret fra 1924. De adskilte sig fra første serie (model II) ved at være lidt længere og have ti tætsiddende vinduer, og motoren blev nu 6-cylindret Continental motor på 100 Hk. ved 2000 omdr., idet den 4-cylindrede viste sig at være utilstrækkelig.

De første vogne blev bygget med vognkasse i plade, mens resten fik vognkasse i teaktræ. Taget var fremstillet af brædder belagt med tjærepap. Indvendig var væggene beklædt med krydsfiner, og gulvet dækket med brun linoleum.

Forreste vognafdeling bestod af fører-, motor- og rejsegodsrum, der var adskilt ved en væg til passagerummet, som også var delt i to rum for rygere og ikke-rygere. Bagerst i vognen op mod gavlen var anbragt to klapsæder, der var 20 siddepladser (bænke) i træ, hvoraf nogle senere fik filtbetræk. For signal til stop og afgang til føreren var der bagerst i vognen monteret en ringeklokke.

Ligesom de første vogne af model II, havde disse også mekanisk transmission

med hjulstilling 1A. Vognene vejede ca. 9 tons.

Model V.

Denne type vogne omfattede kun en lille serie på tre vogne, der i udseende kom til at ligne en lille landevejsbus med køleren (snuden) anbragt uden for selve køretøjet.

Vognene leveredes til DSB i 1925, og de brugtes i nærtrafikken i Århus, hvor de to af vognene kørte ryg - mod - ryg, mens den tredje holdtes i reserve.

Vognene havde plads til 24 siddende. De var bygget med vognkasse i teaktræ, åben endeperron og havde et lille rejsegods rum. Efter 2. Verdenskrig (fra 1949) indsattes de to af vognene på strækningen Farum - Slangerup.

De øvrige modeller lignede alle hinanden, de var også udstyret med 6-cylindrede benzinmotor på 100 Hk..

Der blev leveret nogle i smalspors udgave til De Bornholmske Jernbaner, (dog med en benzinmotor på 125 Hk.).

Motorerne blev på de fleste vogne i 1950'erne udskiftet med en Leyland motor på 125-150 Hk.

Ombyggede personvogne.

Nogle privatbaner lod to - akslede personvogne ombygge til motorvogne hos Triangel, dels som erstatning for andre vogne, dels for at spare penge til større vogne, især hvor det kun var nødvendigt med en enkelt motorvogn til den "tynde trafik".

I det ydre kom de ombyggede vogne ikke helt til at ligne andre Triangelvogne, idet udseende og dimensioner varierede alt efter hvilken personvogn, der dannede basis for ombygningen.

I alt lod banerne 12 person og postvogne ombygge til motorvogne hos Triangel. En af de mest kendte ombyggede vogne

blev "Lille Johannes" fra TKVJ (Trolldhede banen), den benyttedes kun på sidebanen Vejen - Gesten.. Den havde officielt litra TKVJ M 5, og den eksisterer endnu i dag hos veteranjernbanen KLK.

På Videbæk - Skjern banen kørte også en Triangel motorvogn. Det skal lige nævnes, at en Triangel kun har køler i den ene ende, så den skulle vendes på drejeskive både i Videbæk og i Skjern.

Magle Mølle Papirfabrik.

Navnet "Magle Mølle" betyder "Den store Mølle".

Efter at et konsortium (dannet i 1873) havde overtaget den gamle vandmølle ved Susåens udløb, byggede man en fabrik til papirproduktion. Man havde et lager i København, hvortil papiret blev sendt med tog, "papirproduktionen var avispapir." I oktober 1873 afsluttedes en overenskomst om "*anlæggelse af en sporvej fra Næstved Station til Magle Mølle.*"

Der var dog en deklaration med et par forpligtigelser for Magle Mølle. Fabrikken skulle anbringe og vedligeholde et par forsvarlige bomber ved krydsningen med vejen til Ringsted. En pudsighed i deklarationen nævner, at der som trækmiddel, "kun må anvendes Hestekraft. Således vil der aldrig kunne forventes Tilladelse til at lade sporet befare med Locomotiver." En passus, der senere blev rokket ved.

Sidesporet var papirfabrikkens ejendom, og rangering blev foretaget med fabrikkens eget personale og hestetrækraft. Da sporet endnu ikke var et havnespor, skulle der heller ikke opkræves havnebanefragt, rangerafgift m v.

Et notat fra 1899 fortæller, at når der kommer en havnebane mellem stationen

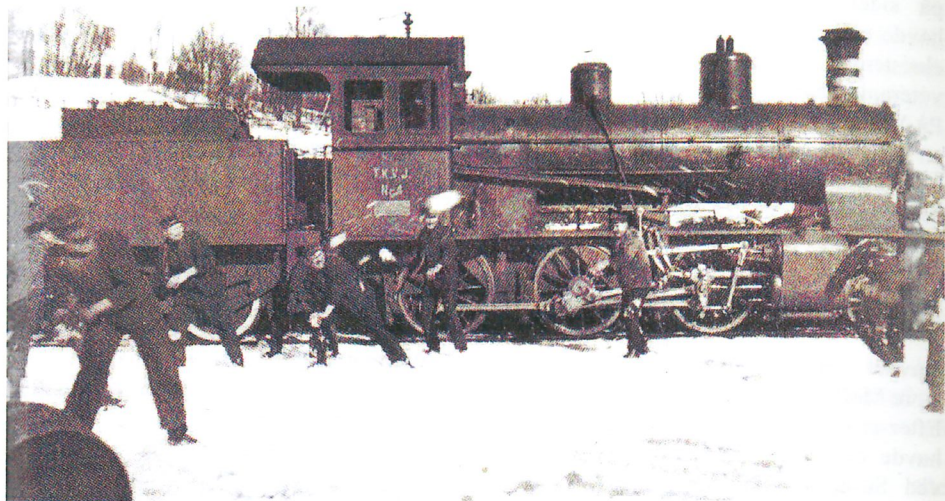
og havnen "*ere Statsbanerne villige til at nedbringe og hente vogne med locomotivkraft.*"

Magle Mølle byggede i 1937 en remise til den nyanskaffede dieseltraktor. I 1940 da man løb tør for dieselolie, købte man et brugt damplokomotiv fra (Nørre Nebel Tarm Jernbane), der i de følgende år blev en god investering.

Ny Magle Mølle nedlagde papirproduktionen sidst i 1980erne, men i årene derefter anlagdes et anlæg til afsværtning af genbrugspapir, der i tidens løb voksede, og som i stort omfang benyttede sig af havnesporene til transport af papirmasse mellem Næstved og Odense.

Også andre selskaber har i 1980erne benyttet "Møllen" og dermed havnebanen, bl.a. Tapir. Disse transporter foregik i begyndelsen flere gange dagligt, men blev i 1990erne reduceret til en enkelt daglig tur. Den benyttede trækraft i disse tog har været MH, MT og MY.





Sneboldkamp ved TKVJ no. 4 - 1923

