
Herborg Station

Nr. 4 oktober 2007. 7. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Sogneforeningen har overtaget græs klippingen, og det fungerer ret godt.

Man har allieret sig med Gjøde Karlsen, og det fungerer meget godt. Klipperen står i Pakhuset ,så den er let at få fat på.

-----0-----

Klubben har været på indkøb, og har erhvervet en såkaldt slagleslåmaskine til vores gamle traktor. Slåmaskinen er af en type der kan varieres i bredden, og kan stilles på højkant, så den kan klippe grenene.

Det er vores bestyrelsesmedlem

Henning Pedersen ,som har fundet den, og den er så købt igennem Herborg Smeden.

Den er blevet brugt og fungerer virkelig godt.

-----0-----

Som det er blevet beskrevet tidligere, har vi rettet henvendelse til politiet angående syn af skinnecykler. Det har før været Statens Bilinspektion der stod for den opgave og det var gratis, men Bilinspektionen er jo som bekendt blevet solgt til A+, og de første år efter at A+ havde overtaget Bilinspektionen, skulle de syne skinnecyklerne, det var en aftale der kom med i handelen, men alting får jo en ende. Så da aftalen udløb, satte A+ prisen til 200,00kr. + moms pr. stk., det syntes vi var mange penge, så vi rettede henvendelse til politiet. Det måtte være en opgave for dem, men nej det havde politiet desværre ingen forstand på ,men de ville undersøge sagen. Det er der nu kommet svar på , og det forholder sig sådan, at det er FORCE Tecnology eller Teknologisk Institut der hvert år skal syne vores skinnecykler, inden de må tages i brug. Det lugter efter vores bedste overbevisning af penge, måske

endda mange penge, men vi tør ikke undlade at lade dem syne.

Skulle vi komme i den situation, at vi havnede i en retssag vedrørende et uheld, og cyklerne ikke var synet, hvad ville resultatet da blive? Vi må nok bide i det sure æble, og få dem synet.

-----0-----

Vi har til kommunen sendt en klage over afgørelsen vedrørende sagen om de lukkede porte ved overkørslen ved minkfarmen syd for Kongsholm, men der er ikke kommet noget svar fra kommunen. Det går nok sådan ,at vi må rette en henvendelse igen. Vi mener stadig, at det er mink farmerens ansvar at portene er lukket ind til minkfarmen.

-----0-----

Der har rigtig været gang i rydning og beskæring af træer og buske langs med banen. Det var også nødvendig, det var før på udsatte steder, noget besværligt at passere buskene og grenene uden at ramme ind i dem.

Det er nok også første gang siden banen åbnede for skinnecykler, at der er gået så hårdt til værks, men det var og er nødvendig. Vi håber at komme igennem hele strækningen , hvis ikke i år, så næste år. Grenene vil bliver fliset ud på arealet. Skulle der være nogle som er interesseret i at flise grenene, for at få fliset, skal de bare henvende sig til en fra bestyrelsen.

-----0-----

Kassereren og medlem af klubben hr. Ole Jørgensen har været på reklamesalg, og det er gået rigtig godt. Vi blev meget godt modtaget alle steder udtaler Kassereren. Opbakningen til klubben på den måde er virkelig stort, og det er vi meget glade for. Vi har næsten solgt alle reklame pladser



Lidt om Scandia's lokomotiver og motorvogne

Scandia i Randers forbinder man naturligvis med togvogne, men der byggedes også motorvogne eller motorlokomotiver som nogen kalder dem.

Helt fra jernbanens spæde begyndelse og indtil begyndelsen af 1920'erne havde fabrikken Scandia oprindelig hed fabrikken "Hvide Mølle", og der blev produceret jernbanevogne, d.v.s. person, post - og rejsegodsvogne og godsvogne til landets baner.

Ved fremkomsten af benzin og dieselmotorer, blev man interesseret i bygningen af motorvogne, selvfølgelig for at komme ind på markedet.

Det var især privatbanerne der var interesseret i motormateriel af hensyn til konkurrencen fra bilerne.

Scandia begyndte at søge samarbejdspartnere til motorerne, dem havde man ikke selv ekspertise til at fremstille. Det blev FRICHS i Århus samt to andre, nemlig B&W i København og Deutsche Werke i Kiel, medens Trige/Titan og Siemens kunne leverer de elektriske systemer.

Deutsche Werke i Kiel leverede benzin motore til en række benzinmekaniske vogne, de såkaldte "Kielervogne", som mange privatbaner brugte. En af de første blev leveret til Trolldhede banen, det var TKVJ M1.

Kielervognene kunne man kende på det store frontrude, modsat vognene med en motor fra FRICHS, de var med tre små frontruder.

Vognkasserne byggedes med træskelet med beklædning af teaktræ, idet motorvogne og lokomotiver i stål ville blive for tunge, med et for stort akseltryk til privatbanernes skinner.

Først fra sidst i 1920'erne begyndte man for alvor at bygge diesellokomotiver og motorvogne i letmetal. Med ibrugtagningen af diesellokomotiver indførtes tryklufbremser i Danmark, idet alle enheder fra Scandia blev forsynet med dette udstyr.

Det blev diesellokomotiver og motorvogne fra Scandia, der i første omgang reddede privatbanerne fra lukning i 1920'ernes depressionsperiode.

Privatbanerne var langt mere fremmelige end DSB, hvad motormateriel angik. I driftsåret 1929/30 kørtes 46,7% af det samlede antal kørte tog kilometer med motormateriel hos privatbanerne, mens statsbanerne kun kørte 13,6%

Og siden hen.

Scandia ophørte ikke med produktion af motorvogne til de danske jernbaner, og i 1935 leverede man en lille serie MO-vogne til statsbanerne, bl.a. 2 vogne med motorer fra B&W og 10 MO-vogne med FRICHS-motorer.

I samarbejde med FRICHS leverede man derefter nu som underleverandør- et antal af førnævnte motorvogne litra MO

til statsbanerne fra midten af 1930'erne, leverance der først ophørte sidst i 1950'erne.

Scandia fik sin store renæssance inden for trækraftleverance til privatbanerne sidst i 1940'erne, hvor man leverede et stort antal skinnebusser. Denne leverance blev udvidet med flere enheder i begyndelsen af 1950'erne, og igen benyttede man FRICHS som underentreprise af motorer. Dermed forblev Scandia / FRICHS de vigtigste hovedleverandører af trækraft til danske jernbaner.

Historien fortsatte op gennem 1960'erne, men det er en anden historie.

artikel fra bladet lokomotivet.

Færgevogne.

Jernbanefærgerne på alle DSB's overfarter var åbne i begge ender af vogndækket. Røg og damp fra rangerlokomotiverne kunne nemt trække væk, og rangering med maskinerne på selve dækket var intet problem, om ikke velset, da der altid var risiko for brandskader i træ dækket fra nedfaldne gløder fra askekassen. Men ofte var der så mange vogne med færgerne, at lokomotiverne ikke behøvede at komme om bord.

I 1953 indsatte Deutsche Bundesbahn den nye færge "Deutschland" på ruten Grossenbrode Kai-Gedser. Denne helt nye færge havde lukket forskib af hensyn til Østersøens bølger.

Den lagde i Gedser til med stævnen. Det ville betyde at rangermaskinerne i Gedser, (det var dengang altid F-maskiner) ville komme ind i vogndækkets lukkede rum med risiko for en alvorlig røgplage.

Problemet blev dog løst ved at indsætte nogle mellemvogne (små åbne

godsvogne) mellem lokomotiv og færgetræk, således at lokomotivet ikke kom ind på færgen.

DSB udtog 8 vogne litra PER, og monterede trykluftbremser P til supplerende af den oprindelige trykluftledning af den oprindelige trykluftledning (man har måske anvendt styreventiler fra udrangeret motormateriel). Det var ikke sædvane med persontogsbremser på godsvogne, men det var ret ofte personvogne, der skulle rangeres til og fra færgen, F-maskinerne accelererede kvikt og bremsede kvikt, så vognene skulle leve op til dette.

Som regel blev der anvendt 4-5 vogne ad gangen, hvilket betød, at lokomotiverne knapt nok kom ud på færgekappen.

artikel fra bladet lokomotivet.

Kort om MA- lyntoget.



MA-lyntoget blev leveret til DSB i to omgange. De første fem sæt blev anskaffet i 1963, mens fem sæt leveredes i 1966.

De skulle afløse de ældre MS- og MB-lyntog, der var sat i drift i 1935 hhv. 1937.

MA-lyntoget var teknisk baseret på De tyske forbundsbaners TEE-lyntog, og leverandørerne var først og fremmest MAN, der byggede motor og styrevognene, medens Linke-Hofmann-Busch stod for bygningen af mellemvognene.

Da DSB ønskede at kunne oprangere både 8- og 4- vogn tog af hensyn til deling for trafikering af hoved- og



sidelinier i Jylland, anskaffedes det dobbelte antal motor – og styrevogne litra MA og BS.

Der leveredes endda en ekstra litra MA (reserve), således at man til driften fik 11 litra MA, 10 litra AM, 6 litra BM, 10 litra BS og 6 litra BR til rådighed.

Litra MA med den lange snude var selve motorvognen uden plads til rejsende, men med rejsegodsrum og tjenestekupe.

Litra BS var styrevogn, der kunne rumme 47 passagerer på 2. klasse indrettet med storrúm. Den blev i øvrigt udstyret med gummivulstovergang, der på det tidspunkt blev indført på alt nyanskaffet materiel.

Mellem disse to vogne brugtes sidegangsvognen litra AM med 36 pladser på 1. klasse og litra BM, der var en storrúmsvogn som kunne medtage 51 rejsende på 2. klasse og litra BR, der var indrettet som restaurantvogn og derfor kun havde plads til 20 rejsende på 2. klasse.

Alle vogne beholdt litra til udrangering, bortset fra litra BR, der i 1974 omdannedes til litra BMk.

Koblingen mellem enhederne foregik i øvrigt ikke med traditionel koblingskrog, men med en særlig centralkobling, en såkaldt Scharfenbergkobling, der holdt vognene i et fast greb. Sættene havde derfor heller ikke puffer som det øvrige rullende materiel.

Mens de gamle MS- og MB- lyntog havde en tilladt hastighed på max. 120 km/t, så blev den tilladte max. hastighed

for MA- togene ved køreplansskiftet i maj 1964 sat op til 140 km/t. mellem København og Fredericia (lyntogene "Limfjorden" og "Nordjyden").

Sættene blev drevet af en 12- cylindret Maybach dieselmotor med 100 hk. med turbo. Den kunne reelt give togene en tophastighed på 160 km/t. men det var først efter flere år med udbygning af spor nettet og sikringsanlæggene at man kom op på disse hastigheder.

Lyntogsættene var i mange år rødmaled med tofarvet (gul/hvid) vingehjullogo på fronterne med gule kronelitreringer på siderne. I årene 1974-79 ændredes logo m.v., og sættene fik i stedet hvid DSB-logotype på fronterne og helvetica- litrering m.v. på siderne.



I 1984-85 blev sættene i forbindelse med ny markedsføring shinet op og ommalet i sølv med stort rødt DSB-logo, og man indrettede dem med bl.a. "nye" sæder, konferencekupe og mere moderne toiletforhold. Omlakeringen førte til at man i en længere periode på strækningerne kunne opleve MA-sættene oprangeret dels af rødt, dels af sølvfarvet materiel, der gav togene

øgenavnet "Spættet Sæl". restaurantvognen litra BMk fik lodrette røde cateringstriber, og kaldtes spøgefuldt for "Hotel Gitterly".

Efter ommaling markedsførte DSB toget som "Sølvpilen", men hos publikum m.fl. kaldtes det for "Staniolekspresen". Togsættene var på det tidspunkt reelt slidt op, og allerede i 1991 blev de første udrangeret, ophugget eller foræret bort, bl.a. til en mindre privatbane i Polen. Her var de dog ikke egnede til trafik, og udrangeredes ret hurtigt.

Et enkelt sæt er bevaret hos Danmarks Jernbanemuseum, nemlig MA 460-AM500-BMk 530-BS 480.

MA-lyntoget er desuden kommet som model, både i den røde farve og som sølvpil til begge skinnetyper både to og treskinne drift. Den er i en af udgaverne udstyret med rigtig motorlyd, virkelig en drøm af et lokomotiv.

artikel fra bladet lokomotivet.

Smil.



Manden har læst den seneste artikel om trafikssikkerhed i København, og siger så til sin ven: - Er du klar over, at en mand bliver kørt over hver halve time her i byen?
- Stakkels mand, siger venen.

Det ringede på døren, og husets frue lukkede op. Udenfor stod der en mand, der bad om et bidrag til »Hjemmet for kroniske alkoholikere«.
- Henry, råbte hun ind til sin mand, der sad i stuen: - Kan vi undvære et par bajere?

- Jeg vil ikke sige, at vores overbo er tyk, men når han hænger sine bukser ud til tørre, mister vi en time med dagslys ...

Næste nummer forventes udsendt i Januar måned.

