

---

# Herborg Station

---

Nr. 3 Juli kvartal 2008. 8. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

## Klub nyt.

### **Skinnecyklerne.**

Vi har fra bestyrelsens side besluttet, at skinnecyklerne ikke bliver synet mere. Det ville blive en bekostelig affære, ikke nok med udgifterne til Teknologisk Institut, men også at vi skulle henvende os med en forespørgsel til Justitsministeriet, med en forespørgsel om skinnecykler henhører i kategorien forlystelsesapparater.

I bekendtgørelsen om offentlige forlystelser står der følgende i § 17:

"Politiet kan godkende særlige forlystelsesapparater". Men det vil politiet ikke inden de får på skrift, at det henhører under dem. Da det ikke er et krav i forsikringen, at cyklerne er synet, valgte bestyrelsen at køre uden syn af cyklerne.

### **Udlejningen.**

Det går rigtig godt med udlejningen af skinnecyklerne fra den ny udlejer. Indtil dato har udlejningen været større end sidste år, det er glædeligt men det har nok også noget med vejret at gøre. Dog har der været lidt problemer med det nye telefonnummer, der har i flere links på Internettet været opgivet et forkert telefonnummer, men det skulle være rettet.

### **Sankthans.**

Vi har til sogneforeningen leveret strøm til hoppeborg og lys i teltet, samt at de benyttede toiletvognen.

### **Hvem opfandt jernbanen?**

*fortsat fra forrige nr.*

Banen spredte sig hurtigt over hele landet, og for mange var det et eventyr for første gang at rejse med tog.

En bondemand fra Himmerland udtrykker sig således. Jeg sad med livet i hænderne, jeg syntes det var meget for galt. En anden foreslår i avisen, at man ligger banen i ring så man ikke skal køre den samme vej hjem, og dermed få mere ud af de 8 skilling billetten koster.

En forfatter skriver om den besværlige opvarmning af vognene. Der var kakkellovn i kupeen, en omfangsrig indretning, der var skåret ind i den ene bæk med tre pladser på den ene side og en plads på den anden side. Den passager, som fik plads op af ovnen måtte skifte hvert kvarter, var det en dame der fik pladsen, holdt hun sjælden ud mere end ti minutter.

Også den rejsende overfor ovnen havde det lunt. Mindre virkning havde ovnen i de to andre afdelinger i vognen. Der var nemlig tre afdelinger i hver jernbanevogn, adskilt med høje midtørvægge, dog ikke højere, end man kunne kikke over og endda med lidt behændighed kravle over hvis man ikke var for tyk.

Problemer var der også med de jyske kræmmere, de var ikke vandt til at den pris der blev forlangt også var prisen, der skulle pruttes om prisen.

Også billet systemet var svært at forstå. Da en konduktør kom til en bondemand og forlangte at få hans billet, svarede bonden; vil du have min billet? Det får du ikke, du kan købe et selv, det har jeg gjort!

En anden bondemand havde en skrækkelig tandpine, han turde ikke gå til tandlæge, og havde derfor bundet en snor om tanden og til den bagerste vogn, men det hjalp ikke for han kunne løbe ligeså hurtigt som toget, og han havde ikke mod nok til at blive stående.

En anden gang så togføreren en bondemand komme i stiveste puds. Goddag; hilser togføreren venligt, de skal nok til byen i dag. Ja men ikke med toget; svarede bondemanden, for jeg har travlt, så jeg vil hellere gå.

Det var lidt om jernbanens opfindelse og barndom. Jeg håber i finder det fornøjeligt at læse.

Medvenlig hilsen. **Kurt Hansen.**

## **Brunkulstransporterne under og efter 2. verdenskrig.**

Efter lidt graveri i de gamle arnaler har redaktøren fundet følgende beretning om det sorte guld i Danmarks undergrund.

Brunkul er aflejringer af bl.a. ceder, cypres, kæmpefyv og mindre plantedele, omdannet i højere grad end tørv, men ikke så meget som stenkul. Typisk var danske brunkul ikke de bedste, men betegnedes som "jordagtige brunkul".

De dannedes i en linie fra Midtthy til Århus med hovedvægten i og omkring trekanten Videbæk - Herning - Brande. Desuden fandtes en beskeden forekomst på Bornholm. Det første fund skete ved et tilfælde på Silkeborg egnen ca. 1860. I starten var udnyttelsen ubetydelig og lokal, men under og kort efter 1. verdenskrig blev brunkul brudt systematisk, især ved Troldhede, Fæsterholt, Fiskbæk og Brande. Der etableredes i den sammenhæng enkelte sidespor samt en række tipvognsbaner,

men størsteparten af "installationerne" forsvandt i begyndelsen af 1920'erne.

## **Brunkulsgravningen bliver samfundsnødvendig.**

Blot en måneds tid efter krigsudbruddet den 9. april 1940 blev det på landet forbudt at anvende udenlandsk brændsel til opvarmning. For at sikre staten kontrol med gravningen af brunkul blev der vedtaget en ny lov, "loven om forbud mod optagning, handel og transport af brunkul", idet den som måtte ønske at grave kul, først skulle søge om dispensation. Til at varetage statens interesser på dette område antoges fhv. banechef Flensborg som øverste tilsynsførende med kullene, og han kunne tillige via en beføjelse fra Trafikministeriet bestemme over vognfordelingen til de enkelte lejer.

I året 1935 blev der på landsplan gravet ca. 7 tus. tons. I 1940 var tallet steget til 226 tus. tons. Og mens der i sommeren 1940 blev brudt 14-20 tus. tons brunkul pr. måned, blev der alene i januar 1941 brudt 62 tus. tons.

Staten søgte at fremme produktionen gennem tilskud til drift af lejerne og gunstige lånevilkår for indkøb af materiel. Kullene fandt typisk anvendelse i industrivirksomheder, teglværker, kalkværker, elektricitetsværker, samt i boligkomplekser, og takket være den indenlandske produktion af brændsel kunne man opretholde et nogenlunde normalt forbrug krigen igennem.

## **Jernbanens rolle i transporten**

Mens det omkring 1. verdenskrig var naturligt at transportere brunkul med tog, var det i 1940'erne på grund af bilerne knapt så indlysende. En 30 kilometers grænse for lastvognskørsel

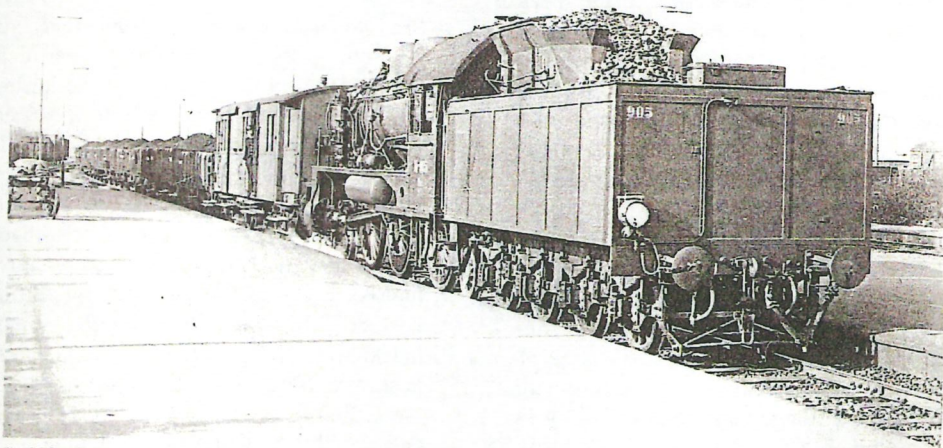
betød imidlertid, at kultransporterne måtte ske med bane og skib. Der anlagdes derfor tipvognsspor i stor stil, dels til lokal transport i lejerne, dels til transport fra lejer til DSB- og privatbanestationer. Desuden anlagdes normalsporede baner i et hastigt tempo til brunkulsområderne, men da det kneb med materialer måtte staten købe brugt. Således købtes bl.a. skinnerne fra den likviderede Nr. Nebel – Tarm Jernbane, samt den i 1940 lukkede Rømø bane, til brug ved store anlæg af brunkulsspor i 1941.

Brande udvidet flere gange. Bl.a. etableredes ”Brande Frihavn” – tre opstillingsspor i nordøstlig retning. Her var det meningen at ”oplagre” brunkulsvogne, der afventede afsendelse.

## Brunkulsbaner under 2. verdenskrig.

### Ronum og Sandfeld

Ronum sidespor var det første, egentlige brunkulssidespor under 2. Verdenskrig. Det udgik direkte fra Brande stations



Pr 905 ankommer med læssede vogne fra Fæstervold til Brande for omløb 1961 (Hans Gerner Christiansen)

Den restriktive biltrafik betød, at toggangen mange steder var større end kapaciteten i form af krydsningsstationer og sidespor. Hvad angår brunkullene skulle en stor del tilmed transporteres til Sjælland, men muligheden for overførsel af vogne over Storebælt var begrænset hvorfor kullene blev udskibet fra østjyske havne.

Den voldsomt øgede trafik fra især Søby området gjorde det f.eks. nødvendigt i 1941 at etablere krydsningsspor i Kølækær og udvide opstillingsporene i Herning. Tilsvarende blev sporene i

nordvestlige udtræksspor og drejede in over ”Andels- Kartoffelmels fabrikken Midtjylland ”’s grund, hvis sidespor måtte afkortes i samme anledning. Et tilløb til Skjern Å krydsedes på en 15m bro, og sporet fortsatte i først nordvestlig, senere vestlig retning i alt 8,7 km. hvor der etableredes 225m omløbsspor og 160m læssespor. Sporet blev åbnet 1.10.40, men først den 21.11.40 udsendtes instruks om kørsel på sidesporet. Ekspeditionsstedet fik betegnelsen ”Brande (Ronum)”, pr. 1.5.41 ændret til ”Ronum Sidespor”.

Sidesporet var udført med 32 kg/m-skiner. Maks. Hastighed varierede fra 15 til 25 km/t. Den 18.12.42 ibrugtages endnu 225m læssespor i Ronum. I starten af 1941 kørte dagligt 2-3 tog par til Ronum, og den maksimale læsning havde da været 44 vogne på én dag.

Kort efter etableringen af Ronum – sporet besluttedes det at udføre en sporforbindelse til Sandfeld ved Skjern Å. I Ronum – banens km 3,5 indlagdes et sporskifte hvorfra det nye spor udgik mod nordvest. For at vejlede lokomotiv personalet, opstilledes 100m fra sporskiftet en rektangulær hvidmalet skive. I km. 5,1 fra Brande etableredes 250m omløb, hvorefter sporet endte i 250m læssespor, der sluttede i km. 6,0 fra Brande. Første midlertidige instruks vedrørende Sandfeld sporet kom 11.9.41 og havde ”gyldighed straks”. Ved Sandfeld blev et antal lejer dog lukket tidligt, idet flere forekomster var af ringe kvalitet.

I Ronum var der i den østlige ende af omløbssporet anbragt en 30 t. brovægt samt et vægt hus, der også tjente som kontor for trafikassistenterne. Disse var tillige autoriserede som vejere og målere. På begge baner måtte G – og D – maskinerne belastes med hhv. 500 og 700t. Af hensyn til trækeevnen skulle tenderen være forrest fra Brande, dog kørtes retvendt i den kolde tid af året af hensyn til tog opvarmningen.

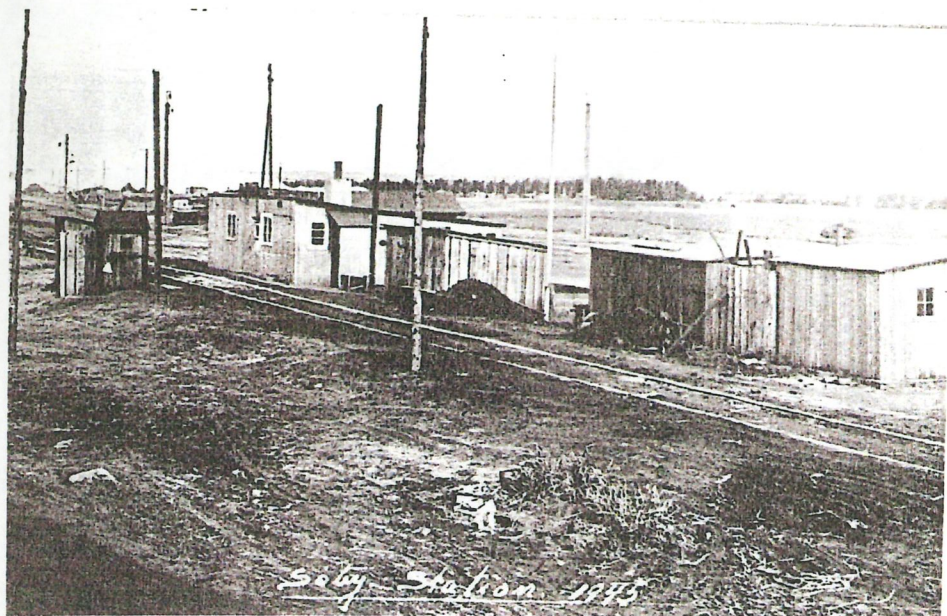
Hvor Sandfeld sporet grenede af, anlagdes i 1942 oprangerings banegården ” Risten” for at undgå en kostbar udvidelse i Brande. ” Risten” bestod blot af ét 170m depotspor parallelt med Ronum – Banen, tilsluttet i begge ender. Her skulle oprangeres ” blok tog” til Vejle og vogne til Funder banen, Langå og Bramminge. Via en telefon skulle der indhentes tilladelse før kørsel til Brande, men det har knebet

lidt med pålideligheden, idet bestemmelserne indeholdt en passus: *”Såfremt Rangerlederen ikke på grund af svigtende telefon forbindelse kan komme i forbindelse med Brande st. må Rangertrækket dog afgå, men Rangerføreren skal i så fald underrettes herom og om, at kørslen skal foregå med forsigtighed og under hyppig brug af Dampfløjten”.* ” Risten” fik kun kort levetid, da man så sig nødsaget til alligevel at udvide Brande station, og depotsporet blev optaget i Februar 1945. Ved Risten fandtes også en mindre kontor bygning.

#### **Søby, Søby Sø og FASTERHOLDT Plantage.**

Allerede under 1. verdenskrig var der fundet brunkul på Sdr. Søbygårds jorde, og kort efter krigens udbrud i 1939 påbegyndtes en mindre produktion, der skulle vise sig at være det første glimt af nogle enorme brændselsreserver – samt af det, mange forbinder med ”Brunkulseventyret”, nemlig Søby lejerne. Lejernes kul blev den første tid kørt til Kølkehøj i hestevogn, men ladesporet dér var utilstrækkeligt, og læsningen foregik også i FASTERHOLDT og Nr. KOLLUND, hvor man ved at spørre det ene sporskifte til sidesporene kunne øge pladsen fra 18 –19 til ca. 23 vogne. Ganske vist kunne sporet så kun betjenes af tog i én retning, men det betød mindre.

Den 16.11.40 blev udstedt arbejdsordre om etablering af et sidespor til Sdr. Søbygård. Kort efter – den 6.12.40 – tog man beslutning til etableringen af en togfølgestation ” Søby Brunkul” ved sidesporets afgrening fra strækningen Brande – Herning, og samme dag pålagde generaldirektoratet banesektionen at have sikringsanlægget færdig den 11.12.40.



og påbegynde ballasteringen den 16.12.40. Baneingeniøren svarede imidlertid, at ” man intet kan sige, hvorvidt Sporet er færdigt den 11. december, idet Dele til dette, der skal leveres af Generaldirektoratet, endnu ikke er modtaget”. Den 20.12.40 var togfølgestationen klar til brug, forsynet med fremskudte signaler, indkørsels signaler med gennemkørselsarm og centralaflysning. I Okkels grusgrav måtte man på grund af stærk kulde sprænge ballast fri, og i Januar 1941 meldes om banebygning i 14 grades frost.

Allerede den 16.12.40. udstedtes en midlertidig instruks for benyttelse af det under anlæg værende spor, som kunne ibrugtages i sin fulde længde den 11.2.41, samme dag som brunkulsstationen i Søby åbnedes, og det første træk tomme vogne ankom, selv om sporet allerede var optaget i

DSB's fortegnelse fra og med 31.1.1941.

Første år ekspederedes 21.567 vogne med i alt 300 tus. tons brunkul !

Allerede i sommeren 1941 måtte man udveksle vogne 5 gange dagligt, og der etableredes 6-7 omløbs og læssespor, stationen blev udvidet og ændret flere gange og i løbet af 1941-43 kortedes af formentlig fordi kullene under sporet.

*fortsættes i næste nr.*

## Smil.

Ægtmanden:

- Den eneste gang, min kone har haft et glimt i øjet, var, da hun fik stød af sit elektriske varmetæppe ...

- Sikke pæne blomster, hvad hedder de?

- Jensen!

