
Herborg Station

Nr. 4 oktober 2008. 8. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Meddelelse.

På opfordring fra flere modelbyggere er det, på et bestyrelsesmøde, blevet besluttet at flytte vores **klubaften fra mandag til onsdag aften, fra og med den 5/11-2008.**

Vi håber på den måde, at kunne til gode se flere af vores medlemmer.

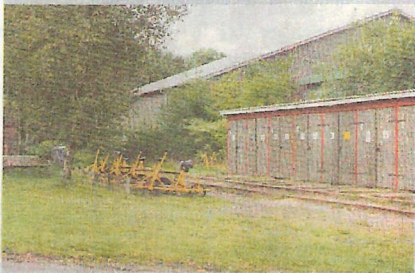
HUSK.

Søndag den 19 oktober er der tog marked i LYHNE HALLEN fra kl. 10,00 til kl. 16,00

Liv på skinnerne.

Herning folkeblad har lavet en lille serie om livet på skinnerne mellem Skjern og Videbæk.

DAGENS BILLEDE



Liv på skinnerne

VIDEBÆK Vi slutter den lille serie om jernbanen mellem Skjern og Videbæk med et billede, der viser at der stadig er lidt aktivitet på skinnerne. Det er ikke længere diesel eller damp, der driver køretøjerne på banen, men rå menneskekraft, når skinncyklerne bliver rørt af turister og andet godfolk.

Foto: Evan Johansen

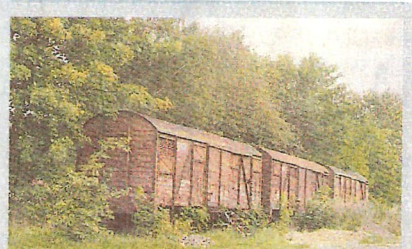
Jernbaner i funktion og nedlagte jernbaner. Det er en af lokalredaktørens store passioner. Derfor kunne jeg heller ikke lade være med at stoppe op, da jeg skulle passere den nu nedlagte jernbane mellem Skjern og Videbæk via en bro omkring Herborg. Denne bro er et symbol på noget der var en gang. Jernbanen, der strakte sig på kryds og tværs i landet, og som man i dag mange steder savner, og fortryder at man nedlagde i udviklingens navn.

Foto: Evan Johansen



Da det kniber med størrelsen på teksten på dette billede kommer den her i sin fulde ordlyd:

Jernbaner i funktion og nedlagte jernbaner. Det er en af lokalredaktørens store passioner. Derfor kunne jeg heller lade være med at stoppe op, da jeg skulle passere den nu nedlagte jernbane mellem Skjern og Videbæk via en bro omkring Herborg. Denne bro er et symbol på noget der var en gang, jernbanen, der strakte sig på kryds og tværs i landet, og som man i dag mange steder savner, og fortryder at man nedlagde i udviklingens navn.



En svunden tid

HERBORG En gang var der liv på Herborg Station. Toget mellem Skjern og Videbæk tøffede forbi nogle gange om dagen. Ikke mindst i krigsårene var der stor trafik på den lille bane, men i 1955 var passagertallet så lavt, at banen blev lukket for persontrafik, men opretholdt som godsbane indtil 1981. I dag er der stille på stationen, men et par gamle godsvogne minder om en tid, hvor der var liv på banen.

Foto: Evan Johansen



Herborg station

HERBORG Herborg næste gang, sådan har det lydt mange gange i toget mellem Skjern og Videbæk den gang diesellokomotiverne og damptogene betjente banen. I Jagten på sporene efter jernbanen, faldt lokalredaktørvikaren over Herborg Station, som stadig er indtakt. Bygningen er ikke til at tage fejl af. Den falder godt i tråd med mange andre stationsbygninger ved DSB, der blev opført i perioden, da der virkelig var gang i jernbanen.

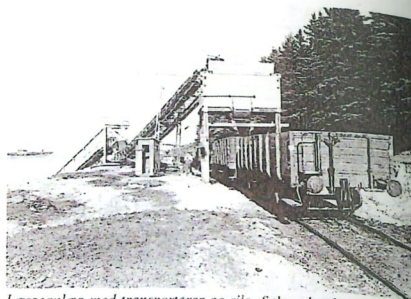
Foto: Evan Johansen

Brunkulstransporterne under og efter 2. verdenskrig.

Fortsat fra forrige nummer.

I 1943 -44 anlagdes i Søby-sporets km 1,8 et 1,5 km langt sydgående stikspor mod lejerne ved Fasterholt Plantage med omløbsspor og to læssespor ved plantagen. Stiksporet blev afleveret den 7/1-44. I 1945 suppleredes med et privat sidespor for A/S Søby Værket. Der etableredes desuden i km 2,3 et stikspor på 1,2 km mod nordøst, kaldet "Søsporet" - eller "Sidesporet til Søby Sø". Dette spor udgik "bagud", hvorfor togene måtte rebroussere i Søby.

Mellem sporet til Fasterholt Plantage og sporet mod Søby etableredes af hensyn til lokomotiverne en forbindelse, således at der dannedes en vendetrekant. Sporet blev taget i brug ca. 15/2-44, og indtil da skulle maskinerne køre med tenderen forrest fra Brande. De "kaotiske" sporforhold understreges af, at denne trekant på et tidspunkt var gennemskåret af et tipovgnsspor, og ved Søby fandtes en periode krydsning med 3-4 tipovgnsspor.



Læsseanlæg med transportører og silo, Søby, ukendt årstal. (Brunkulsmuseet)

Kokborg

Mellem Brande og Thyregod etableredes med noget besvær et sidespor. Sporskiftet ilagdes i km 70,1 målt fra Fredericia.

I marts 1944 forlængedes sporet, idet entreprenøren havde ønsket større kapacitet, og af samme grund etableredes en brovægt.

Sidesporet blev nedlagt 7/8-47.

Nr. Vium Bæk og Ejstrup.

I 1917-18 blev der for Brændselsnævnet anlagt et sidespor fra Troldhede station til et nærliggende af staten eksproprieret brunkulsleje- det senere "Statens gamle leje". Sporet, der ibrugtoges 9/3-1918, udgik som en forlængelse af læssesporet langs banen mod Herning. Kort efter drejede sidesporet af og fortsatte langs sydsiden af Pårup Bæk. Bivejen fra Troldhede til Nr. Vium krydsedes i en kurve med kun 100m radius, hvorpå en kanal og Von å passeredes på broer á ca. 13 m. Parallelt med vejen mod Nr. Vium var der ca. 2,3 km fra Troldhede placeret en ekspeditionsbygning, vægt og to sidespor á 300 og 600m, samt en kort forbindelse mod nord til selve lejet. Den 28/12-1921 blev sporet afkortet, men eksisterede som sådan til 6/9-24.

Dette spor blev genetableret i 1941. Kurven ved Troldhede -Nr. Vium vejen fik dog en radius på 140m, men ellers genanvendtes den gamle tracé.

Brovægten blev retableret, og der anlagdes her et nyt læssespor på 300m med tilslutning i begge ender. Ligeledes opførtes en ny "hovedbygning" syd for brovægten. Den 8/5 -41 udstedtes en midlertidig instruks for benyttelsen, og allerede mens ballasteringen foregik ultimo maj 1941 transporteredes ca. 25 vognladninger mergel til området.

Ved retableringen foretoges samtidig en udbygning 2,5 km videre norden ud til "Statens nye lejer" ved Nr. Vium. I km 4,6-5,0 anlagdes omløbsspor med en frisorlængde på 300m. Nord herfor fortsatte sporet til km 5,5 umiddelbart syd for Vium Bæks udløb i Vorgod Å, idet de sidste 500m fungerede som læssespor mod vest i en kurve på 180 grader over Vorgod Å og ned i lejet på den anden side.

Nr. Viumbanen var bygget med 32 kg skinner og en maksimalstigning på 13 promille. Største tilladte hastighed var 15 km/t - i 1942 hævet til 25 km/t over dele af strækningen. Af hensyn til lokomotivernes trækkeevne, skulle de køre med tenderen forrest fra Troldhede station. Banen blev foreløbig afleveret til DSB den 11-6-1941 og formelt ibrugtaget den 8-7-41.

I efteråret 1942 Forlængedes Nr. Viumbanen til lejerne ved Vium Bæk. Før indgangssporskiftet til det nordligste omløbsspor indlagdes et sporskifte i km 4,5 hvorfra der førtes et spor parallelt med omløbsspor og læssespor og videre i en venstrekurve. På en bro med 2x13m spændvidde førtes banen over Vorgod Å. Umiddelbart på den anden side af broen fandtes et sporskifte i km 6,0 hvorfra der dels fandtes 400 m sidespor til statens nye leje, dels 700 m sidespor

til et privat leje. De sidste 200 m af dette spor kaldtes "Læssestation Vium Bæk" og bestod i to parallelle læssespor. Forlængelsen toges i brug 20-1-43. Desuden etableredes vandforsyningsanlæg ved Nr. Vium i sommeren 1943. Fra 17-11-43 fandtes billetsalgsted ved Nr. Vium.

Kort efter påbegyndtes anlægget af en 5 km lang forlængelse til lejerne i Ejstrup, hvor der i september 1942 var opdaget store forekomster.

Sidesporet udgik fra det føromtalte sporskifte i km 6,0, idet det bemærkes, at der er usikkerhed om, hvorvidt sporskiftet først blev etableret ved denne lejlighed. Sporet fortsatte i sydvestlig retning til km 11,0 nær landsbyen Ejstrup. Her etableredes ca. 300 m omløbsspor, hvorefter sporet endte i to parallelle ca. 200 m lange læssespor i km 11,8. Disse benævntes "Læssestation Ejstrup". Det bemærkes, at sporet ved sin yderste ende blot var 3-4 km fra et i 1920-22 eksisterende sidespor mellem Risdal på Videbæk banen og et brunkulsleje ved Fiskbæk. Anlægget blev taget i brug den 31-7-43. Samtidig med anlægget etableredes tillige et nyt læssespor ved "Statens gamle leje", ligesom der allerede i maj måned var etableret et nyt privat sidespor på samme "station".

Ekspeditionsstedet ved Vium Bæk var også normeret med en trafikassistent og var selvstændigt regnskabsførende. Næppe helt gennemtænkt skulle alle fragtbreve på vogne læsset her påstemples "Læsset i Vium Bæk". Om det betød, at kullene herfra havde et særligt stort indhold af vand vides ikke..!

Vognmangel og Vognfordeling.

Banerne kom under krigen til at lide stor mangel på godsvogne, dels fordi det var umuligt hurtigt, at få bygget nye, dels fordi behovet steg enormt.

Fra driftsårene 1939-40 til 1943-44 steg kørslen med godsvogne hele 60% målt i vognakselkilometer, og selv om man ind imellem "snuppede" en returgående, tysk godsvogn, hjalp det ikke noget.

I efteråret 1940 måtte en entreprenør i Søby afskedige 14 mand, fordi jernbanetransporten var "brudt sammen". I december 1941 havde producenter i Nr.Vium - området på grund af vognmangel problemer, idet den tid, hvorpå vognene opholdt sig i området for læsning var for kort. Kullene var tilmed "besværlige" at have med at gøre: Mens nyopgravede brunkul indeholdt vand og derfor ikke var værd at transportere, de skulle typisk ligge ca. 14 dage inden afsendelse, men de måtte ikke ligge for længe af hensyn til selvantændelsesfaren.

Presset på DSB kom også fra staten: 17-7-42 henvendte Ministeren for offentlige arbejder sig med henblik på en markant øget transport af brunkul til sjællandske elværker. DSB forespurgte de involverede privatbaner, og driftsbestyreren på Horsens Vestbaner svarede, at der maksimalt kunne transporteres 15000 tons pr. måned via Thyregod, baseret på det seneste års transporter på 1.200- 15000 tons/måned. Måske han var kommet på andre tanker, idet en note på brevet oplyser, at der over 4 uger i juni 1942 faktisk transporteredes 17000 tons og over 4 uger i juli 1942 ikke mindre end 21.200 tons! Også RØHJ og TKVJ blev spurgt, men her var der ikke de store betænkeligheder.

Der var imidlertid problemer med udskibningskapaciteten. Fra Århus afsendtes i 1942 5000 tons, og dette kunne ikke øges på grund af tyske transporter.

Fra Horsens udskibedes 50.000 tons, men Horsens banerne havde ikke ledig maskinkraft, hvorfor det overvejedes at anvende DSB-lokomotiver. Vejle stod for 30.000 tons, Fredericia 13.000 tons og Kolding 18.000 tons. Henvendelsen var i øvrigt årsag til etablering af "Risten", ekstra sporplads i Ronnum og vandforsyningsanlæg i Nr. Vium og Søby.

DSB accepterede, men at få vognene til at slå til var umuligt, og kritikken fra producenterne nåede uanede højder. Den 20-8-43 afholdtes et møde mellem banechef Flensborg og brunkulproducentforeningen hvor man enedes om, at vognene skulle tildeles i forhold til lejernes normale kapacitet.

I efteråret 1943 aflagde en nedsat udvalg besøg i alle 287 private lejer. Til statens lejer nøjedes man med at henstille forholdsmæssig deltagelse ved vognmangel!

Af gennemgangen konstateredes kapacitet til produktion af 17.500 tons dagligt – men kun til transport af 7.500 tons. At opfattelserne kunne være flere fremgår af et brev til generaldirektoratet fra trafikinspektør J.T.Plan, som deltog i vurderingen: *"De største Uoverensstemmelser i alt væsentligt fra, at Brunkulproducenterne, der er hurtige nok til at meddele, naar Produktionsevnen er steget, synes at have en mindre god Hukommelse eller Reaktionsevne, naar det gælder om at give Underretning om nedgang i Produktionsevnen"*. Den 15- 11 43 havde Flensborg fordelingen klar, men den viste sig "vidt forskellig" fra det resultat, udvalget i fællesskab var

kommet frem til. En producent i Ejstrup valgte opgivende at afhænde en del af sit materiel til statens leje i Troldhede, da det ikke kunne betale sig at fortsætte for fuld kraft.

Jyllands -posten skrev den 5-3-44:

” Brunkulstransporterne er blevet Statsbanernes dårlige samvittighed. Hver dag hele vintersæsonen igennem skal Brunkulslejerne have 400 Godsvogne, og desuden skal Tørvemoserne have en del vogne. Det er et stort puslespil at skaffe vognene frem, og desværre lykkes det heller ikke i fuld udstrækning”.

En journalist spurgte en dag stationsforstanderen i Troldhede om, hvor mange vogne der dagligt var tildelt lejerne i området? Han oplyste, at der var otte til fordeling mellem de private lejer og 21 vogne til statens leje.

Det bemærkedes tørt i artiklen, at statens leje havde en kapacitet, der svarede til en tredjedel af den i de private lejer.

Af vognfordelingen pr 15.11.1943 kan ses, at sidesporet n. f. Vium bæk fik 160 vogne pr uge til 13 producenter.- Ejstrup 109 vogne til 3 producenter.- Søby sidespor 713 vogne til 28 producenter og statens gamle leje i Troldhede fik 35 vogne til 3 producenter. Problemerne med vognfordelingen blev dog først løst endeligt med krigens ophør.

Det daglige slid.

Kørslen på brunkulsbanerne var sjældent afsluttet før efter midnat – og i de tidlige morgentimer blev kørslen optaget på ny. Kullene blev udskibet fra især Horsens, Vejle og Kolding. At Horsens fik betydning hang sammen med, at en del af produktionen ved Brande blev transporteret med Horsens Vestbaner via Thyregod. Da det ind imellem kneb med HV's kapacitet blev vogne til Horsens også sendt via Vejle.

Ultimo 1943 kunne kun halvdelen af vognene med brunkul til Sjælland føres over Storebælt med færgerne; resten måtte udskibes.

Aktiviteterne gav arbejde til mange mennesker på nye steder.

Et mindre problem opstod i Søby, da sporet i lejerne blev ufarbart på grund af spildte kul. Det løstes ved at sælge retten til opsamling af spildkul i sporet. To mand tjente godt, og kunne siden sælge en halvpart for hele 27.000 kr. ! Det var i Søby, at en banemand en aften hørte et ankommende tog køre over brovægten. Af dampslagene han høre, at det øgede farten, og hurtigt sprang han ud og åbnede en trykluftshane på en af de bagerste vogne. Var toget, en D-maskine og 22 vogne, kørt meget længere, var det havnet i kulgraven, da lokoføreren ikke var klar over, hvor han var.!

artikel af Jens Bruun-Petersen.

Fortsættes i næste nr.

Smil.

- Undskyld, jeg skal have en billet til Tre kroner.
- Vi har ingen billetter til tre kroner!

At være politiker er som at være fodboldtræner. Man skal være klog nok til at begribe spillers regler og dum nok til at tro på, at det hele er enormt vigtigt.

Da det er sidste nr. i år, ønskes alle læsere en glædelig jul og et godt nytår.

Næste nr. udkommer januar 2009.

