

---

# Herborg Station

---

Nr. 1. Januar 2009. 9. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

## Klub nyt.

### Generalforsamling.

Generalforsamlingen afholdes den 7-3. kl.14.00 på Herborg Station. Dagsorden ifølge vedtægterne.

### Bestyrelsesmøde.

Det blev på bestyrelsesmødet i januar besluttet at lave en tur til Miniatur Wunderland i Hamborg den

**28-3-2009.**

**For medlemmer med ægtefæller / samlever eller kæreste.** Tilmelding skal ske **senest den 01-3 til kassereren på telf. 97 19 85 49.** Klubben betaler bussen. **Entre og evt. Forplejning er for egen regning. Indgangs billetten koster for tiden ca. 10 € dvs. ca.75 kr.** Bestyrelsen håber at mange vil melde sig til denne tur.

Som bekendt skrives der om verdens syv underværker, eller vidundere, men Wunderland er bestemt at regne for den ottende vidunder. Det er nok en oplevelse for livet. Hvad der findes af forskellige finurligheder i modelverdenen sætter kun fantasien grænser for.

**Så glæd jer til turen.**

### Brunkultransporterne under og efter 2. verdenskrig.

Fortsat fra forrige nummer.

Fra 1941 kunne lokomotivfolkene få bevilget støvbriller til kørsel i lejerne, hvor man ikke kunne se for støv og skidt, som blæste rundt. Det kneb også gevaldigt med at skaffe husly til banepersonalet, idet Brande by og egn var overbefolket af brunkulsarbejdere. For at råde bod herpå opstilledes to CV-vogne som overnatningsværelser i Brande.

For at transportere arbejdere til kullejerne indsattes personvogne i rangerrækkerne. Desuden indsattes i 1942 et særligt tog fra Ikast og Herning til Søby med D- eller G- maskiner, op til 10- 13 "rystevogne" og en rejsegodsvogn. Imidlertid kørte toget i den grad upræcist og folk fik den opfattelse, at der blev anvendt ud rangeret materiel.

Efter resultatløse klager og et protestmøde, rejste to brunkulsarbejdere ultimo 1942 til København og klagede til trafikministeren, mens en entreprenør betalte alle udgifter til turen. Få dage senere stod et opvarmet tog i Herning "med hele ruder" (!), og der var givet ordre til at trafikinspektøren skulle følge disse tog med særlig opmærksomhed. Desuden flyttedes tillige en del af transittrafikken fra Vejle - Herning af hensyn til toggangens rettidighed. I 1943 kørte dagligt på strækningen Brande - Vejle syv ekstra togpar med brunkul og mellem Herning og Århus kørtes fire ekstra togpar.

I november 1943 blev det også muligt at rejse på Nr. Viumbanen. Der oplagdes på en række stationer edmonsonske billetter til "Vium Bæk", ligesom der fandtes billetter til "Søby Brunkul (Brunkulslejet)". Tilsvarende kunne der købes billetter i Søby og Vium Bæk.

En nat i den sidste krigsvinter skulle et træk tomme vogne rangeres til Søby. Togets bageste vogn blev skubbet forrest, og portøren ville gerne stå i læ i PF- vognens bremsehus. Han var dog nær sprunget af igen, da det viste sig, at det husede to deserterede, tyske soldater. I håb om en snarlig afslutning på krigen havde de taget ophold i plantagerne ved Søby, og bad om at komme af før toget nåede "ned i kullene". Ved en daværende vej gav portøren signal

”langsomt” og de sprang ud i græsset og forsvandt.

## Efterkrigstiden – sporene fjernes.

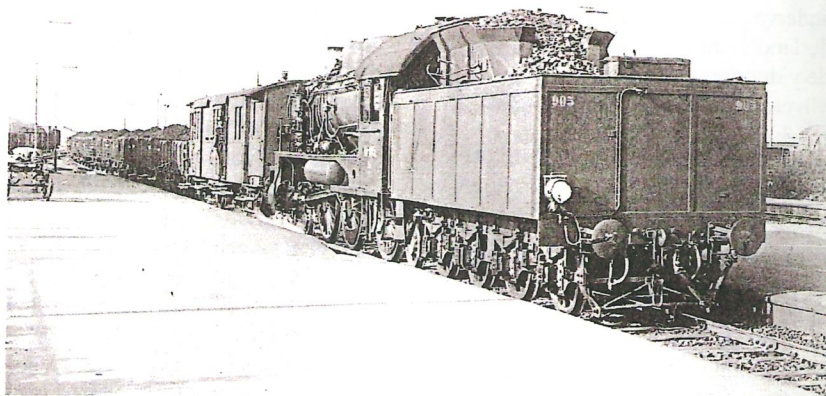
På grund af de store investeringer i produktionsanlæg, samt fordi kulimporten kun kom langsomt i gang, blev brunkul ikke med et slag uinteressant efter krigen. Samtidig var de internationale kriser ikke løst på grund af verdenskrigens ophør, hvorfor det kunne være risikabelt udelukkende at satse på leverancer udefra. Derfor fortsatte gravningen, og man åbnede nye lejer – eksempelvis ved Christianshede og Sunds. Ligeledes projekteredes et længere sidespor fra Karup station. Men situationen normaliseredes, og det var begyndelsen til enden for ”brunkulsbanerne”.

Sandfeld. Sporet blev dog først nedlagt formelt fra og med 10.11.46.

I 1948 ville producenterne gerne have det sidste kul med fra Ronnum, blot lå det under stationen. Den blev fjernet, og da man var færdige med at grave blev sidesporet fjernet. Sidste tog kørte 30-7-49.

Lejet i Ejstrup var i normal brug til ca.1947, men sporet anvendtes til omkring udgangen af 1950. Allerede medio 1944 var statens lejer i området ved at være tomme, og resten af Nr. Viumbanen blev påbegyndt optaget i april 1953.

Ganske vist havde brunkulsudvalget beordret sporet fjernet senest 12-12-50, men på grund af pågående betydelige brunkulstransporter valgte DSB at bevare sporet en årrække for egen regning.



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

I november 1945 var der kun Men situationen normaliseredes, og det var begyndelsen til enden for ”brunkulsbanerne”. fem vogne dagligt fra Sandfeld. Sporet blev nedlagt den 23.10.46. og allerede fem dage før, dvs. den 18.10.46, blev der givet ordre til sporoptagning mellem Risten og

Søby brunkulsstation blev midlertidig lukket den 18-8-50 hvorefter sporskiftet fastboltedes, og signalerne ugyldiggjordes. Det ventedes, at sporet atter skulle i brug, og pr. 8-3-51 blev det hele retableret. Ekspeditionsstedet ved lejet var dog definitivt lukket i 1950. Vandtårnet blev nedrevet i efteråret



1953. Sidste brunkulstog kørte i maj 1954, mens sporet officielt nedlagdes i november 1954. Den 5-11-54 påbegyndtes rømning af resterende spor, idet en trolje fragtede materialer til Fasterholt station. Transporterne kunne afsluttes den 18-11-54. Den 30-11-54 nedlagdes togfølgestation Søby Brunkul sporskiftet blev optaget kort derefter.

## Brunkul til elforsyningen.

Vestkraft, Midtkraft, Skærbækværket, Odenseværket og Fynsværket fandt efter krigen ud af, at mindre værdifulde kul, som på grund af ringe kvalitet var blevet skånet, med fordel kunne udnyttes blandet med olie. Samtidig kunne man holde prisen på udenlandsk brændsel i ave, og dette førte til et større forbrug end nogen sinde. Til sammenligning kan nævnes, at årsproduktionen omkring 1960 lå på 2,5 til 3 millioner tons.

På et tidspunkt overvejede man endog at bygge et stort kraftværk ved Søbylejerne således at transporten kunne undgås. To værker, Midtkraft i Århus og Vestkraft i Esbjerg, fik dele af deres forbrug leveret med tog, mens resten kom med talløse lastbiler. Transporterne til Århus skulle foregå fra et leje ved Ejstrupholm station, men i sommeren var lejet tømt og sporet blev fjernet den 4-3-1960.

I 1955 blev en række gårde ved Fasterholt opkøbt af en entreprenør for at grave underliggende kul til Midtkraft, og kort efter aftaltes transport af 1200 tons dagligt fra Fasterholt til Århus, derfor etableredes ca. 1956 sidespor, til lejet. De blev læsset direkte fra graven vha. transportbånd.

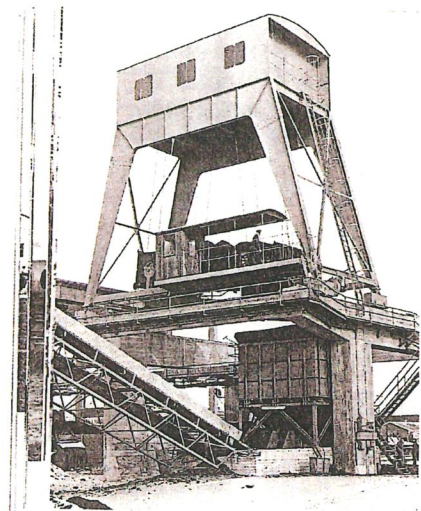
På Århus havn havde Midtkraft 11 mand til losningen af vogne. Da prisen på stenkul faldt i slutningen af 1950'erne kneb det bl.a. af denne grund med rentabiliteten, men investeringerne i kul

arealer og maskiner var ikke tjent hjem. Derfor anskaffedes et kipanlæg, hvor vogne kunne kippes op til 58 grader og kullene glide ned i en grube. Dette toges i brug 4-2-60.

Vestkrafts leverancer til Esbjerg startede 21-9-57. Her var målet at nå 150.000 tons pr. år, hvilket kneb lidt. Et tilsvarende kipanlæg blev ibrugtaget i Esbjerg 17-12-62, blot en smule anderledes, idet sporet endte på en havnekaj. Her blev vognene løftet op, og derefter med kran kørt ind over kul lageret inden kipningen. På disse anlæg kunne man kippe 10-12 vogne i timen. På grund af oplagsproblemer var leverancerne til Vestkraft midlertidigt indstillet en periode fra sommeren 1965. DSB vandt også en rationaliseringsgevinst. Alene til Midtkraft havde der været 6 togstammer i brug bestående af enten 40 PF/PJ- vogne eller 30 PB- vogne, men dem hverken turde eller kunne man "kippe". Desuden blev de jævnlige beskadigede af losningen med kulkran og grab. I stedet anvendtes de P- vogne, der i det hurtigere omløb kun var nødvendige i 4 stammer à max. 26 vogne. Samtidig kørtes 3 ugentlige togpar til Esbjerg med brug af i alt 99 PF- og PH- vogne. Efter etableringen af kipanlægget der var 56 E- vogne (tidl. Litra P) i to stammer nok. Men da der ikke var bygget tilstrækkeligt med E- vogne, begyndte man allerede en måned før anlæggets start at "samle" E- vogne og beslægtede udenlandske typer over hele landet.

Tilsvarende kunne der spares trækraft. Mens Århus-togene før havde beslaglagt en N- og en R- maskine kunne al kørsel efter kipanlæggets etablering udføres med én enkelt MX, der fik dispensation til at blive belastet med 1100 tons, forudsat at toget bestod af vogne med brunkul og en CXM- togførevogn.

Esbjerg – togenes PR- maskine blev også erstattet af MX. Hastigheden var ikke imponerende.



Mellem Brande og Blåhøj og mellem Glejbjerg og Bramming måtte togene køre 40 km/t, mens de på øvrige strækninger var sat til 60 km/t.

## En epoke afsluttes.

Dødsstødet for de danske brunkul blev billige, polske stenkul, samt det forhold at investeringerne i slutningen af 60'erne var afskrevne. Vestkraft droppede brunkullene først på året i 1970 og Midtkraft kort efter: *"I dag, torsdag den 30. april 1970 standses brunkulsbrydningen i Midtkrafts leje i Fasterholt. Dermed er brunkulsepoken i området forbi"*. Sporene blev i 1970'erne anvendt til hensættelse af Hks –Elo- vogne og for største parts vedkommende fjernet i 1977. En sidste rest nær Fasterholt anvendtes til 1983 til hensættelse af MO-vogne. Lejerne indeholder endnu kul, men med nutidens store energiforbrug repræsenterer de ingen reel reserve. *"Af Mogens Duus"*

## Kultotet til Herning.

Det har hele tiden været meningen, at transporten af kul til Herningværket skulle ske med et kultog bestående af 18 kulvogne.

"Hvad var grunden til, at den ene vogn var kørt ind på et sidespor, og transporten kun skete med 17 vogne?"

Planen i starten gik ud på, at transporten skulle ske med 18 vogne (VK - ejede) og 1 MZ – diesellokomotiv ( BSB – ejet), og efter denne plan blev læsstationen på Vestkraft etableret.

Senere viste det sig, at DSB ønskede kulvognene transporteret af 2 MX ( evt. MY) diesellokomotiver; 1 i hver ende af vogntoget. Grunden hertil var, at DSB havde vanskeligt ved at frigøre et MZ – diesellokomotiv ( et sådant lokomotiv kunne egentlig godt trække læsset alene), samt at da transporten også påtænkte at skulle foregå om natten, ville det kræve bemanning af en signalpost i Skjern om natten, ligesom en afkobling og en omrangering af lokomotivet ville kræve, at samtlige kulvognes bremse- og styresystemer skulle afprøves, inden der måtte køres videre. Med specielt indkøbte styrekabler var det muligt at styre begge MX-lokomotiver med én "chauffør".

Desuden var det måske også rart at kunne overføre lidt ekstra trækraft f.eks. ved den forholdsvis bratte stigning fra Vestkraft og op til det egentlige banegårdsareal.

Den ændrede beslutning fra DSB-side fik dog den konsekvens for Vestkraft, at man var nødt til at tage én kulvogn væk, hvis der også skulle være plads til et diesellokomotiv på sporarealet fra Sønderhavn til læsstationen.

Selvom det måske var lidt ærgerligt, at der ikke var så meget friareal ved læsstationen, at der var plads til alle



vogne, var skaden vel ikke så stor, for det var vel ganske betryggende at have en vogn i reserve. Endelig betalte Vestkraft jo også kun fragt for den mængde kul, der blev transporteret.

*Fra Vestkrafts egen personaleblad.*

## Danmarks smukkeste arbejdsplads.

## Redaktørerne af Vestkrafts personaleblad beretter om en tur med kultotet fra Esbjerg til Herning.

### Klargøring af lokomotiverne.

Kl.07.00 mødte vi op på remisen for at følge klargøring af MY- og MX-lokomotiverne, der begge kobles til kulvognene.

Lokomotivmester Flemming Rasmussen, øverste leder på remisen, og hans næstkommanderende remiseformand Leo Jensen bød os velkommen. Efter en hyggelig morgensnak med dem og en kig ind i smedeværkstedet, gik vi ud for at se på klargøringen af lokomotiverne. Smøringen og kontrol af bremserne var overstået, og man var ved at sammenkoble de to lokomotiver.

Lokomotivfører Ole Ulriksen fortalte, at det ikke var ligegyldigt, hvilken af de to lokomotiver der var forrest på vej til Vestkraft. MX'éren, der er ca. 70 cm kortere end MY'éren, skal være det lokomotiv, der vender ud mod havnekajen, ellers bliver kulvognenes placering under påfyldningssiloen forkert.

Lokomotivfører Ole Ulriksen forlod os, da han skulle køre et tog til Fredericia, og vi traf lokomotivfører Ole Nielsen, der skulle køre toget til Vestkraft og tilbage til banegården. Efter lokomotivernes placering, én for hver

ende af de 17 kulvogne, foretages der bremseprøve af hele vogntoget inden afgang til Vestkraft.

Kl. 08.45: ud af tågen ankom toget, som et spøgelse, til læssesiloen.

Rangerleder Harry Møller havde sat Nøglen i styrepulten og gik straks i gang med påfyldningen, der tager 5,43 min. pr. vogn. Hver vogn påfyldes 50 tons kul, og egenvægten er 25 tons. Lokomotivføreren og Harry er i radiokontakt via walkie talkie. "Ret frem" er signalet til påfyldning af næste kulvogn. Stille og roligt sørger anlægget, der kaldes "Rømmevogn" for den rigtige mængde kul kommer i vognene.

*Fortsættes i næste nr.*

## Smil.

- Jeg har fået nyt høreapparat, nu kan jeg høre alt igen.  
- Det var da fedt, hvad kostede det?  
- Kvart over ni.

Direktøren: - Fra firmaets læge hører jeg, at De har lavt blodtryk og ingen mavebesvær, Nielsen. - Skal jeg tyde det derhen, at De ikke ønsker at komme fremad hos os?

- Det er ikke altid lige let at undervise i søndagsskolen. I søndags var der en lille fyr som rakte hånden op og spurgte, hvorfor englenerne gik op og ned ad Jakobsstigen, når de havde vinger.

