
Herborg Station

Nr.4. Oktober 2009. 9. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

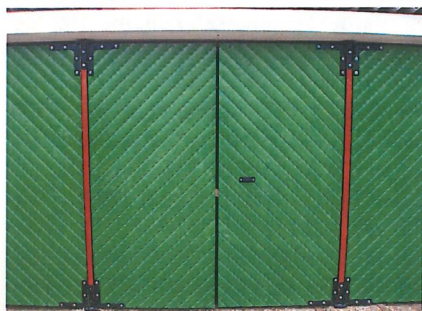
Klub nyt. **Skinncykler.**

Opførelsen af de nye cykelskurer er nu ved at være ved vejs ende.

Resultatet er at se på nedenstående billeder.



Her er portene blevet malet.



De er sat i, med det hjemmelavede beslag.



Det færdige resultat.

Også toiletvognen har fået et opløft, og er blevet meget flot, se herunder.



Det har været et stort stykke arbejde, og nogle få har været hårdt engageret i arbejdet, der er endt med et flot resultat.



Det gode vejr og gode humør har præget hele projekterne.

Noget om de danske stationer.

Roskilde Station.

Denne station er sammen med København vor ældste station. Strækningen København – Roskilde åbnede i 1847, og stationsbygningen i Roskilde blev taget i brug samme år.

Den står endnu i dag år 2005 i let ændret form, i hvert fald udvendigt med sine to sidetårne, af arkitekter kaldet det symmetriske projekt. Arkitekten af stationsbygningen var en ukendt arkitekt Meyer, hvis identitet det aldrig er lykket at opklare.

I 1856 blev strækningen fra Roskilde forlænget til Korsør, i 1870 åbnede Sydbanen Roskilde- Køge- Næstved- Masned Sund, og sluttelig blev strækningen Roskilde- Kalundborg åbnet for drift i 1874. Det betød en stadig udvidelse af Roskilde station, ikke mindst af maskindepotet, der afløste den oprindelige tosporede remise i år 1900.

Efterhånden opførtes to rundremiser med i alt 13 lokomotivpladser ved Skovbogade, den sidste med fem pladser opførtes i 1920.

I årene 1905-07 anlagdes en perrontunnel mod øst, denne forlængedes i 1956, så der blev forbindelse mellem Østergade og Jernbanegade.

Da trafikken steg i intensitet blev stationens spor anlæg m.v. radikalt ombygget, og i 1924 opførtes kommandopost 1 på perron 2, og i 1935 kommandopost 2 ved Fruegade.

Det menes at det firkantede vandtårn stammer fra 1854, men det faldt for fremskridtet i 1985, d.v.s. ved elektrificeringen af strækningen København- Roskilde- Korsør.

Vandtårnet var ligesom stationsbygningen og maskindepotet

opført i gule sten med grønne vinduer og døre.

I forhold til i dag virker stationen noget sparsomt i udstyr, rejsende og trafik. Af udstyr for publikum er kun overdækkede perronbygninger på perron 2 og 3, der begge opstilledes år 1900. De viste sig ikke at være særlig funktionelle med hensyn til støttestykkerne, og fik i 1973 nye søjler i stål, men selve taget forblev uændret.

Ringkøbing Station.

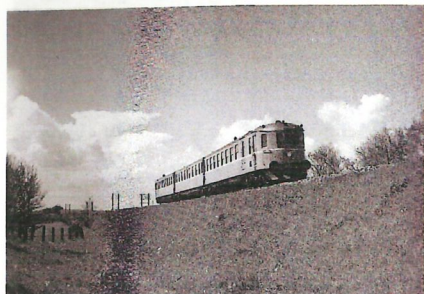
Den 47,4 km lange bane mellem Holstebro – Ringkøbing blev efter mange vanskeligheder taget i brug den 31. marts 1875 med to tog i hver retning. Toggangen udvidedes dog hurtigt til tre daglige tog.

Strækningen havde ved åbningen stationerne Ringkøbing, Tim, Ulfborg og Varde og billetsalgstederne Bur og Naur. 1. maj åbnede He.

Kort tid efter, den 8. august 1875, fik Ringkøbing forbindelse med Varde – Esbjerg via den 66 km lange bane, der foruden Ringkøbing havde stationerne Lem, Skjern, Tarm, Ølgod, Tistrup og sluttelig Varde.

Dermed havde den vestjyske længdebane fået jernbaneforbindelse til de øvrige stationer syd for Varde, idet banen Lunderskov – Esbjerg – Varde allerede var taget i brug den 3. oktober 1874. Strækningen fra Holstebro til Struer – og derfra videre til Viborg – Langå – Århus blev taget i brug så tidligt som den 1. november 1866, og dermed blev ringen sluttet for den vestjyske længdebane, og mange år senere – i november 1911 – åbnedes privatbanen Ringkøbing – Nr. Omme jernbane, fra 1920 navændret til Ringkøbing – Ørnhøj – Holstebro Jernbane (RØHJ). Banen anlagde bl.a. et stort remisekompleks i Ringkøbing, i øvrigt placeret vis-a-vis DSB's remiser.

M-S Lyntoget



Smuk ser den ud med den runde form, den knaldrøde farve og den hvide stribe hele vejen rundt giver en fasthed i linierne.

Hvor vognene er samlet, går harmonikaen helt ud i flugt med vognsiden, så hele overfladen bliver glat, det reducerer luftmodstanden betydelig ved høj fart. Taget er lysegråt, og fornedet er vognene lukket med et skørt der runder ind under vognen.

Toget består af 3 eller 4 vogne, to motorvogne og et eller to mellemvogne. De to motorvogne er ens i alle enkeltheder, ind og udstigning til toget sker i motorvognens bagende, da der ikke er døre i mellemvognen.

I 4- vogns toget er der en ekstra mellemvogn, som er en fællesklassevogn.

Togets bremses arbejder ved trykluft, men er anderledes, de sædvanlige bremseskodser er afløst af tromlebremser efter samme system som på biler. Der findes desuden en elektromagnetisk skinnebremse. Føreruderne er forsynet med vinduesvisker og sprinkleanlæg. Toget er forsynet med to dieselmotorer på 250 hk i hver ende. Foruden dynamo til banemotorerne er der koblet en dynamo på hver motor til tog belysning og startmotor, lysspændingen er som i alle andre tog 65 volt.

Ved siden af motorrummet er en lille restauration med tre borde og 12 siddepladser, det lille køkken er nok verdens største køkken på verdens mindste plads. Der er kogeplader, varmt og koldt vand, varme og køleskab, og rustfri stålvaske.

Mellemvognen har 48 pladser, idet der på begge sider af midtergangen er 24 to mands sofaer i lækker blå læder, og med øreklapper, så man kan få sig en lille lur over Fyn, hvis det skulle være nødvendigt, sofaerne vender to og to mod hinanden, og mellem er der et lille klappbord.

Bagagen er der plads til under sofaerne eller bagagenettet der er i dobbelt bredde, og er i hele vognens længde. Toiletrummet er anbragt i den ene ende af begge motorvogne.

I den ene motorvogn er restaurationen taget ud og det bruges som bagagerum, da en særlig rejsegodsvogn jo ikke følger med.

I det hele taget et smukt tog.

En nat på Københavns Godsbanegård i 1937.

Det er uhyre sjældent at nogen interesserer sig for hvad der sker på Godsbanegården, så Stationsforstanderen er helt ivrig efter at fortælle om arbejdet.

Hovedbanegården er i virkeligheden kun lillebror til Godsbanegården, i hver fald af omfang, sporerne fylder mange gange mere, hele arealet er 4 km langt med i alt 70 km spor, som fra København til Sorø omtrent. Et så stort arbejdsmark kræver mange folk, i 1937 var der over 600 mand i arbejde på Godsbanegården, og det meste sker om natten.

Et rangerlokomotiv har anbragt sig bagerst i toget på spor 4, og på signal fra kommandoposten begynder rangeringen.

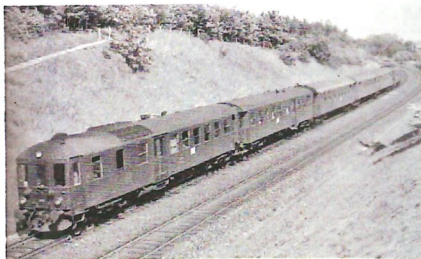
Det ville være besværligt, hvis man skulle bruge lokomotiv til hele rangeringen, derfor skubbes de op på en rangerryg også kaldet "Bjerget", og ruller selv ned på det rigtige spor, (som man ser det i dag på mange store rangerbanegårde,) og dermed er et af problemerne med rangeringen klaret. Der må højst være 4 aksler i gang ned af bjerget, er der flere skal der en mand med til at bruge skruebremsen. Er der for meget fart på lægger en rangermand en "hund", en såkaldt jernslæde på sporet som et hjul løber halvvejs op på, den slæbes under hjulet og er med til at bremse vognen så den ikke løber ind i en anden vogn med stor fart, når vognen har nået en anden vogn og er gået i stå falder hunden af skinnen.

Et muntert lille regnestykke.

Hvordan man bar sig ad med at forudsige hvor mange mennesker der ville rejse med banen, f.eks Københavns nærtrafik

"Frederiksberg All'e" – sagde man – er 1300 Alen lang og 10 Alen bred, altså 13000 kvadrat alen. Hver søndag eftermiddag og aften er all'een så tæt besat med spadserende, at der er i hvert fald en på hver kvadrat favn på samme tid, altså 1450 mennesker. Hvis hver er ½ time om turen, vil der i de 14 halve timer fra kl. 3,30 om eftermiddagen til kl. 10,30 om aftenen passerer $1450 \times 14 =$ ca. 20.000 mennesker. Regner man nu med, at hver anden ville benytte banen til Søndermarken, giver det 10.000 rejser, og regner man af sommerens 130 dage de 50 som spadseredage, bliver det samlede antal 500.000 passagerer om året. Men det viste sig ikke at holde stik.

Bådtoget Englænderen.



I modsætning til de øvrige lyntog, der opstod efter motordriftens indførelse i 1935, så kunne Englænderen føre sin historie endnu længere tilbage.

I 1875 åbnede DFDS dampskibsruuten fra Esbjerg til Harwich. Denne rute skulle primært transportere danske landbrugsprodukter til England, men den blev også en meget benyttet persontrafikforbindelse mellem Danmark og England.

Allerede på et tidligt tidspunkt indgik DSB og DFDS en aftale om togforbindelse mellem København og Esbjerg. Der blev endog bygget en havnestation i Esbjerg, så togene kunne føres helt hen til skibenes anløbsplads. Det blev et ret betydningsfuldt tog, der førte alle tre vognklasser. 1. klasse fandtes ellers den gang kun i meget få tog i Jylland.

Toget blev uofficielt kaldt for "Emigranten", da det ud over at betjene rejsende til og fra England også benyttedes af udvandrere til USA og Canada, der tog over Atlanterhavet via Southampton. Emigranten blev kendt på en tragisk måde, idet toget i 1913 ramtes af en af de alvorligste jernbane ulykker i Danmark, da det afspreedes i en solkurve.

Da dette tog skulle byde på service betød det, at det blev det første tog, der fik personvogne overført med færgerne på Store – og Lillebælt. Ellers var det kun sovevogne, der overførtes. Det var

dog kun rejsende på 1. og 2. klasse, der slap for at skulle skifte ved færgerne.

Efter åbningen af Lillebæltsbroen og indsættelse af lyntogene i 1935 fik "Vestjyden" København-Esbjerg-Struer forbindelse med Englandsbåden, men kapaciteten i et trevognstog var alt for lille.

I 1937 indsattes derfor et firvogns lyntog leveret af FRICHS, fortrinsvis for Englandsrejsende, og nu blev toget officielt navngivet "Engländeren".

Et firvognsæt var godt 82 meter langt, og kunne rumme 42 rejsende på 1. klasse og 180 på fællesklasse. I den ene MB-vogn var indrettet en lille restauration, mens der i den anden var indrettet et lille rejsegodsrum med plads til 1700 kg. Toget blev drevet af 4 dieselmotorer, to i hver MB- vogn, og ydede tilsammen 1000 hk.

Lyntogenes belægningskort fil forskellige farver, og samme farve benyttedes til beskiltning på siderne. For Engländerens vedkommende blev farven blå, mens den for f.eks. Midtjyden var gul.

Engländeren kørte som rødt lyntog dog kun i to år, for da sejladsen ved udbruddet af 2. verdenskrig i september 1939 måtte indstilles, blev toget inddraget den 6. i samme måned.

Den 13. december 1945 blev sejladsen genoptaget, og atter blev et MB-tog indsat i Engländeren. Toget kørte dog kun to gange om ugen, indtil marts 1946, hvorefter det løb fire gange, dog i nogle uregelmæssige løb, alt efter Englandsbådenes ankomst og afgang. Mandag og fredag afgik toget om morgenen, mens det onsdag og lørdag først afgik fra København omkring middagstid

Fra Esbjerg afgik lyntoget Engländeren mandag, onsdag og fredag om aftenen, hvor der kun om fredagen var direkte

bådforbindelse. Passagererne blev onsdag og lørdag henvist til at benytte eksprestoget Engländeren, der var såkaldt et sort lyntog, d.v.s. et tog oprangeret med 2-3 vogne trukket af damplokomotiv. Årsagen til dette arrangement skyldtes at DSB ikke kunne undvære en lyntogsstamme til det ordinære Engländeren, som på onsdage og lørdage krævede to stammer for at kunne betjene det nye skib, der ankom til Esbjerg om formiddagen, og afsejlede om aftenen på disse dage.

Da det nye skib endvidere havde flere pladser end toget kunne fylde op, ikke mindst på 1. klasse- og DSB ikke rådede over tilstrækkelig med lyntog, kom det på tale at bygge nogle flere. Da der samtidig var ønske om bedre servering i toget, projekterede man et firvognstog, hvor den ene motorvogn skulle indrettes som en hel spisevogn. Imidlertid var der på grund af materialeforholdene ikke muligt at bygge nye tog, og da Engländeren kun kørte få gange om ugen, ville det give for dårlig udnyttelse af stammerne, fordi de ikke vilde kunne sættes i løb med de øvrige tog.

Fortsættes i næste nr.

Da det er sidste nr. i år ønsker klubben alle medlemmer og deres familie en rigtig

*Glædelig jul
Og
Godt Nytår*

