
Herborg Station

Nr.5. Julen 2011.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Ind under jul, hvor er det trist,
Snefog, kulde og korte dage,
sindet bøjer sig ned til sidst
Ved ikke, hvor det modet tage.
Mindre og mindre af dag det lyse
Hjertet i kulde og mishåb gyser,
Kommer ej jul?

Sådan skrev Jonas Lie i 1866. Han har nok længtes efter foråret og ikke været så glad for vinteren Det er noget ganske andet for os modelbane folk, mange af os ser frem til den mørke tid, hvor det igen er tid til at arbejde med modellertog efter en lang og travlt sommer med arbejde og pasning af skinnecykler. Der er ligesom noget hyggeligt og afslappende over vinteren, det er da dejligt at sidde inde og arbejde med toget og så se det sner eller regner ude. Vi er nu i gang med at gøre skinnecyklerne klar til næste år, vi forventer at være færdigt til jul, der er heldigvis ikke så meget arbejde på dem i år i forhold til sidste år, hvor vi lavede en del om på dem. Der har ikke været så mange udlejninger i år som sidste år, vel omkring en 100 stk. færre, det gør jo så at sliddet på cyklerne ikke har været så stort, men trods alt et godt år med udlejning af cykler.

Modelbane

Vi startede på efteråret tidligere en vi plejer at gøre pga. det ret så dårlige vejr, der var flere ting vi skulle havde gjort færdigt ude men som vi må vente med til foråret, det har simpelthen ikke været vejr til det på de klub-aftner der har været hen over sommeren, så i August blev vi enige om nu begynder vi at arbejde på modelbanen igen, vi er nu færdige med sporet og har prøvekørt banen flere gange, de første gange var der et par problemer som måtte løses, bla. En kortslutning af sporet i en skinnestød, det er ikke let at finde kan jeg hilse og sige, det lykkes dog til sidst, nu er det det elektriske det drejer sig om og baggrund, landskab og huse.

Viborg.

Klubben fik en invitation til at besøge Viborg modeljernbane klub. Syv af os tog en aften til Viborg, hvor vi blev modtaget af en af stifterne af klubben som fortalte om klubbens start og de besværligheder det førte med sig og de vanskeligheder de havde med at finde egnede lokaler til formålet, til sidst fandt de lokale på den nu nedlagte kasserne i Viborg, i fyrkældereren under hovedbygningen, det er udmærkede lokale de har.

Bygningerne har været lejet af kommunen, som nu har fået bygget nyt og er fraflyttet og det skal så sælges til anden side, men heldigvis er der tilføjet, at artillerimuseet og modelbanen ikke kan opsiges. Så fremtiden skulle være sikret. De har nok ikke mere plads end vi har til modelbanen, temaet er Viborg og omkring liggende stationer, Viborg-station er så godt som færdigt, men der mangles en stor del af det øvrige bane, så der er arbejde til langt frem i tiden.

Udstillinger.

Der har været en del udstillinger og salgs messer både på Sjælland og i Jylland hen over efteråret Bla. i Horne og Stoholm. Flere af os i klubben var i både Horne og Stoholm for at få ny inspiration og se om der er kommet nyheder, det var der.

I Horne var ham med "Lillebæltsbroen." Denne gang havde han lavet en færge som han "sejlede" med mellem to havne, det var nu godt lavet, ellers var der ikke så mange nyheder, mest som det plejer, mange der solgte brugt modeltog, som de har haft med de sidste mange år og nok aldrig får solgt pga. alt for høj pris og mange af de lokomotiver de sælger er ikke digital.

Tiden er nok som i den virkelige verden løbet fra de gamle Loko -

motiver og de udenlandske vogne, det skyldes ganske sikker at der sidst år er udgivet en væld af Dansk materiel og det er jo det de danske kunder vil have før var det sådan, at mange sagde til deres modeltog forhandler, når der udkomme noget Dansk sætte du bare det til side til mig, det er slut, næsten ingen har råd til at købe alt Dansk der kommer, jeg ved ikke hvor meget der er udgivet i år men det er meget.

D 26. og 27. november var der udstilling i Stoholm. Vi var også der. Det var en rigtig fin udstilling bla. Fordi det var fordelt i to haller og det gav mere lys og luft omkring de besøgende og udstillerne, jeg tror det var godt besøgt, men det er svært at sige når det er fordelt på to haller. Der var flere klubber der udstillede deres baner, og forhandlere der solgte tog og tilbehør. Hobby- Trade havde F-maskinen med, det lover godt det er en lille fin lokomotiv, bare de nu ikke får de samme problemer med den som de havde med S-maskinen da den kom, det vil være synd for dem og kunne måske tage lysten fra dem til fortsat at fremstille lokomotiver og det vil da være ærgerligt, det var der nu ikke noget der tydede på for de har også H- maskinen på tegnebordet så, vi kommer ikke til at mangle nye

lokomotiver i fremtiden. Hobby kæden i Ålborg udstillede for Heljan da de ikke selv var til stede, Heljan kommer med Trianglen, et tog som har kørt på Skjern-Videbæk banen, også den lover godt, mennnnn vi som kører 3 skinne drift har nu aldrig været forvent med Heljan's køre egenskaber, så lad os nu se hvad de kan præsterer.

Der bliver mange ting at glæde sig til næste år. Feb. Udstilling i Højer, hvis det bliver til noget, Marts tog 2000 Vojens og DMJU i Bramdrupdam i April og Horne i Oktober + alle dem som jeg ikke kender til og der er sikkert mange, og måske skulle vi selv se at barsle med et eller andet for en gangs skyld? Det har da været på tale.

En julehistorie.

En julehistorie skal I have. Helt tilbage fra jernbanans barndom, skrevet af en DSB ansat ved navnet Holger G. Hansen tilbage i 1903.

Jeg var stationeret på Vest-sjælland og skulle med toget til København med den første morgen tog. Om natten var temperaturen faldet til under frysepunktet og der var kommet et par snebyger. Men hen på morgenen tog snestormen rigtig fat og hylede ned over østlige dele af sjælland, den vestlige del gik fri og havde så godt som

ingen sne, da vi var på vej til Slagelse. Men fra Slagelse og øst på voksede driverne i højde og mængde, men ingen af os tænkte på at det kunne blive et problem. Først da toget kom til Roskilde, indså vi , at her var alt håb ude om at nå til København. Perronerne var nogenlunde fri for sne, men resten af stationen var begravet i sne og rangerarbejdet var for længst gået i stå. Alle tog veje blev efterhånden optaget af ankommende tog fra syd, nord og vest, og passagerne fik at vide at togene ikke ville blive ført videre. Tohjulede trækvogne med koks kørte konstant rundt til alle kedelvogne i togstammerne, for at vedligeholde varmen i togenes vogne, hvor de fleste mennesker sad, og fordi der ikke var plads til dem andre steder. Ventesalen og restauration var overfyldt. Kl. ni om formiddagen blev alle tog, der var på vej mod Roskilde standset i Holbæk, Ringsted og Køge, de fik pålæg om at tage sig af de rejsende. Der var simpelthen ikke mere plads i Roskilde.

I Jernbanerestauranten havde det første hold rejsende, der kom derind, gjort rent bord, men restauratør Jeppesen skaffede stadig nye forsyninger. Så længe folk havde penge, havde Jeppesen også varer. For øvrigt havde han også varer, selv om folk ingen penge havde, for der var mange,

som benyttede sig af situationen og gik uden at betale. Det var alt for besværligt i den overfyldte restauration, hvor flertallet måtte stå op, at komme hen til buffeten og betale, og så lod man være. Jeppesen vidste det godt men sagde bare. Vi kan ikke have at folk sulter. De kommer nok igen en anden gang. Mange gik ned i byen og spiste. Der var en del der havde fået deres billet refunderet for at få penge til mad, og så var alle de der kun havde nogle ganske få øre. Der gik ned til bageren i Algade, hvor de købte hveder for 2 øre stykket og wienerbrød til 4 øre stykket og et glas mælk for 6 øre. Og så gik tiden ellers med at synge og fortælle historie i de forskellige kupeer.

Ved middagstid var vejret stilnet så meget af, at plovrydning kunne begynde. Først på Kalundborg banen med det resultat at sneploven afsporede og væltede ude ved vogterhus 22, ca 5 km. fra byen, fordi der i sneen lå mange væltede telegrafpæle. Så blev der taget fat på Vestebanen, og endeligt ved 20 tiden, var man nået så vidt, at der kunne afgå tog fra Roskilde ad venstre spor mod Viby. Hele højre spor var fuldstændig forsvunden under en snemur, der omtrent stod i højden med vogntagene, skarpt afskåret ved plovrydningen og flere steder

kanter med væltede telegrafpæle og kaskader af sammenviklede telegraftråde. Der var hverken telegrafisk eller telefonisk forbindelser mellem stationerne, så kørslen foregik på togstavorder. Det vil sige, at der blev udstedt en skriftlig køretilladelse for netop den ene strækning Roskilde-Viby, og kun den lokomotivfører, der var i besiddelse af togstavordrer for denne strækning havde lov til at køre på strækningen mellem Roskilde og Viby. Da der kun var udstedt en eneste togstavordre for denne strækning, ville det altså sige, at et evt. Efterfølgende tog måtte vente i Roskilde til togstavordrer var bragt tilbage til Roskilde af et modgående tog eller en dræsine. Det gav store forsinkelser, men sikkerheden frem for alt. Jeg nåede frem til København kl.23. I løbet af de efterfølgende dage lykkes det at få alle de fastkørte tog fri og strækningerne farbare. Sneen holdt sit greb helt hen til slutningen af april.

Snestorm.

Blandt alt det en jernbane mand har at slås med året rundt er snestorm nok det værste. Det meste andet vejrlig kan man nogenlunde gardere sig imod, men snestorm, så er spillet tabt. Det er galt ude på strækningerne, men det er

værre inde på stationerne, hvor sporskifterne fyger til. Navnlig på stationer med elektriske sporskifter må man være forberedt på at sætte det stor beredskab ind når en storm stager fat. For den eneste effektive universalmiddel, der egner sig for såvel små som store stationer, er endnu ikke opfundet.

Den ældst og måske mest sikker middel er vel nok manden med kosten, skrabejernet og saltspanden. Nogle steder har man elektriske opvarmede sporskifter, andre steder bruges gas opvarmning eller store blæselamper og endeligt har man et kemisk middel Nivosal, der dog ikke virker når temperaturen er under 5- grader. Men manden med kosten og det andet tilbehør er altid parat, så ham bruger man fortrinsvis. Det første tegn på, at der er fare på færde, plejer man at se på rangermaskinerne, hvor sporskifterkoste stritter fra alle håndbøjler, så snart sneen begynder at blive besværligt.

En dygtig rangerleder plejer at udruste sit mandskab med koste i tide, så de selv kan tage det første tårn. Der er mange gamle rangermestre, der er opvokset ude på landet og derfor har landmandens følelse af det kommende vejr. Deres vejr sans skal man ikke negligere. Man kan se en sådan erfaren mand gå og

efterspænde pressenningsstroppe eller fastgøre håndbremsen, og som regel viser det sig at mandens instinkt er rigtigt. Først nogle få fnug, der hvirvler forvildede af sted, og så kort efter et stormsus, som slænger en dyne af sne over det hele. Der har været snestorme, hvor Roskilde har været helt blokeret, og andre perioder, hvor næsten hele Vestbanen har været befaret som enkeltsporet, skiftevis på nordre og sønder sporet, fordi al regelmæssig drift var aflyst. Togene blev fremført som særtog så langt som man nu kendte banens tilstand som regel 2-3 stationer. Når et tog så endeligt nåede frem var maskinen tør for både kul og vand og måtte kobles fra og i remisen efter nye forsyninger. Det var en evig kamp med tilsnede sporskifttere, at få maskinen til og fra remisen. Det kunne let give en forsinkelse op til 20 minutter.

Ja selv i jernbanens barndom var der problemer. Det skal til deres forsvar siges, de havde ikke de muligheder vi har idag og deres grej var ikke som det er i dag.

Vi i bestyrelsen for VSV&MJ vil ønske alle vore medlemmer en rigtig glædelig jul samt et godt nytår.

Kurt Hansen.

MAN KØBER DA JULEGAVERNE HOS:

SMT- MODELTOG
Højevej 25 Astrup
6900 Skjern
www.smtmodeltog.dk

