
Herborg Station

Nr. 1. Januar 2012. 12. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Godt nytår til alle.

Så gik der endnu et år, og hvad det nye år bringe af godt og skidt?

Det ser ikke for lyst ud med økonomien og arbejdsløsheden rundt omkring i verden. Det kunne måske nok smitte af på turismen i det kommende år med en nedgang i udlejningen af skinnecykler, vi må så håbe, det ikke bliver en stor nedgang. Vi er klar med cyklerne, og når vi når lidt længere frem på foråret skal vi på banen, der venter lidt arbejde med bommerne, som skal efterses, og træer der skal beskæres, og ellers ryddes op efter vinteren.

Er der blandt vore medlemmer nogen som har lyst til at deltage et til to lørdage på banen, så send en mail til kurtpm@mail.dk eller sms til klubtelefonen nr: 40 79 86 84, og vi vil kontakte dig med hensyn til datoen. Vi har tænkt at arrangere en dag på banen med fælles spisning på stationen efter endt arbejde.

Model jernbanen.

Den sidsre onsdag før jul prøvekørte vi banen digital med centralstation, og to mobilstationer, for at se hvordan det arbejdede sammen. Vi havde tre lokomotiv-

ver i gang på samme tid, og det fungerede tilfredsstillende.

Er det den vej vi skal, eller er det en hel anden løsning vi skal vælge? Der er lige så mange meninger om det, som der er personer i klubben. På et tidspunkt må vi tage en beslutning.

Vi er klar til at lægge ballast i sporet, alle vil gerne det skal være så virkelighedsnær som over hovedet muligt, så det gælder om at finde det grus/sand som ligner mest, vi har lavet forskellige prøver, men ikke fundet den helt rigtige blanding, og løsning på hvordan det skal laves med banegrøfter og dæmninger.

Af Formand Kurt Hansen.

” ADAM”S HJØRNE.

Efter nøje at have studeret de væsener, som hjem søger modelbane klubber og lignende forsamlinger, erfarer man, at mange forskellige typer er repræsenterede. Blandt disse er to, som har stor betydning for om en ellers velkonstrueret jernbane skal blive en succes, nemlig manden som kan lægge spor og han som forstår at skabe det rette panorama. Uheldigvis er disse egenskaber sjældent at finde i én og samme person, da hovedformålet ved sporelægning og landskabsudformning er vidt forskellige. Gnidninger kan da også opstå, selvom sådan-

ne personer ved siden af jernbaneinteressen er de bedste venner af verden. Dette er skrevet ud fra sporbyggerens synspunkter, og skulle du nu, som læser disse linier, være af en anden type, må det anbefales, dig at lade en anden lægge dine spor, og da helst en som ikke har den ringeste idé om, endsige lyst til, at lære kunsten at bygge landskab. Når så han på basis af sundt ingeniørarbejde har lagt dit spor, kan du i kunstens navn begynde at pladre gips og maling ud over det hele. Sådant indleder englænderen D.A. Boreham kapitlet "Spor og hjulsæt" i sin absolut læseværdige bog "Narrow Gauge Railway Modelling", men om det nu skulle være nødvendigt at ty til andres hjælp for at få to metalstrengene til at følges pænt ad, kan ikke være rigtigt, selv den mest kunstnerisk indstillede natur må kunne bringes til både at indse det nødvendige i omhyggeligt udført sporarbejde og også lære dette, hvor kedsommeligt det så end måtte forekomme ham at være, thi intet er så irriterende som de afsporinger og manglende elektrisk kontakt, der følger med sjusket sporelægning og som pudsigt nok optræder hyppigst, når der er gæster til stede. Finder disse uheld, trods et godt spor, alligevel sted, må fejlen være at finde ved det rullende mate-

riel, og det er så blot et spørgsmål om at finde synderen og få ham på værksted.

En fornuftig og overkommelig opbygning af sporet kan tage sig ud på følgende måde: Arbejdet udføres som selvstændige enheder i den længde, som den købte skinnestreng måler. Skinnestengene justeres omhyggeligt. Ved at sigte med øjet langs ad sporet kontrollerer vi, at dette er uden "buler". Da vi studerede vort forbillede, bemærkedes det at overgang fra ret til krumt spor ikke foregår uden en passende "blød" overgang, samme fremgangsmåde vil vi naturligvis også benytte os af.

Se, det var måske en tør og kedsommeligt mundfuld af et tilsyneladende taknemligt emne, men tro mig, kære læser, når sporlængde nummer ti er overstået, går gassen af balonen, og det har derfor stor betydning, at vi opnår den kvalitet og standard, som er betingelsen for en sikker kørsel på banen. Belønning for investeret tid og knækkede negle er de ærgrelser, som det gode arbejde senere sparer os for. Vedligeholdelse af sporet skulle ikke gerne være nødvendigt eller for at udtrykke med en strofe fra et af vort hjemlands vemodige sange: Det skal ligge, som det ligger, da det lå, som det blev lagt.

Den tabte ølvogn.

En Jernbanevogn (godsvogn) med sin last. 250 kasser tomme flasker, er solgt for 100 kr. Hvordan dette gik til, kan læses her.

Natten mellem den 19. og 20. november 1924 var der en yderst stærk tåge over Storebælt, sigtbarheden var lig nul, og alle skibe brugte derfor tågehornet for at advare hinanden. Færgen **CHRISTIAN IX** skulle overføre afteneksprestoget fra København, men var noget forsinket, nok på grund af den stærke tåge, hvilket igen bevirkede at **CHRISTIAN IX**, kom for sent afsted.

På sædvanlig måde bakkede færgen ud af Korsør havn for at svaje. Alt gik planmæssigt og færgen svajede under brug af tågesignaler. Ganske kort efter at denne manøvre var forbi, og kursen var sat mod Nyborg, lød der et ordentlig brag. **CHRISTIAN IX** havde ramt færgen **SJÆLLAND**, der var på vej ind til Korsør. Også denne færge havde brugt tågesignaler, men alligevel blev den observeret så sent, at et sammenstød var uundgåeligt.

SJÆLLAND, der var noget lavere end **CHRISTIAN IX**, fik skanseklædningen knust i forstavnens samt nogle konsolstivere forvredet samtidig med at bovportene blev slået ind. Det kraftige stød, da færgene ramte hinanden, forplantede sig til godsvognene

og en af dem sprængte sine surringer, løb frem og knækkede stopbommene. Trods dette fortsatte den og røg udenbords. Et øjeblik lå den i vandoverfladen, hvorefter den gik til bunds med sit indhold. Også nogle af de andre vogne ombord på **SJÆLLAND** blev afsporet, men blev ombord. Skaderne på **SJÆLLAND** var alvorlige nok, men dog ikke værre end at man mente, at man kunne reparere dem mens færgen var i drift, og da skaderne ikke indvirkede på dens sødyktighed, blev færgen sat i drift igen samme dag.

CHRISTIAN IX var værre tilredt. Fordækket var blevet løftet en smule og dele af forstavnens blev knust. Hele venstre bovport blev revet ud, hvorved der fremkom et stort hul lige på det sted, hvor der fandtes en styremaskine. Vognene på færgen fik sig en ordentlig rystetur. Færgen havde to spor, på den ene stod de tre sovevogne, der skulle til henholdsvis Randers, Tinglev og Esbjerg. Kun én person kom til skade, nemlig en dame der brækkede armen. At ikke flere kom til skade, må betegnes som yderst heldigt. I aviserne kunne man læse, at mandskabet tog situationen koldt og roligt og at der ikke var tilløb til panik blandt passagererne. Begge færger retunerede til Korsør. Som tidligere nævnt kom

SJÆLLAND ud at sejle igen same dag, mens **CHRISTIAN IX** måtte sejle til Nakskov Skibsværft til reparation. Denne blev anslået at ville komme til at koste 20.000 kr., ja det var den gang, hvor priserne var anderledes; 20.000 kr. blev anset for en betydelig sum i de dage. Man håbede på at færgen ville være klar til at sejle igen på Storebælt inden juletrafikken.

Der blev selvfølgelig afholdt søforhør. Retten afsagde kendelse om, at uheldet måtte karakteriseres som hændeligt.

Den godsvogn, der gik over bord og som senere sank, gav man sig straks til at lede efter – den kunne jo ligge på en vanddybde, der afstedkomme fare for færgene. Den blev også ret hurtigt lokaliseret, hvorefter man lod fyrskibet **ARGUS** sejle til Korsør for at hæve vognen. Den blev imidlertid ikke hævet af **ARGUS**, hvorfor ved jeg ikke. Det var en Za-vogn, som tilhørte Carlsberg og som var på vej til bryggeriet med tomme flasker.

Vognen må imidlertid have ligget på bunden af Storebælt på et sted, hvor den ikke kunne genere færgene. I næsten halvandet år var der stille om sagen; dog havde man ikke glemt den hos DSB, for det forlyder pludselig, at DSB har solgt vogn og last for 100 kr. til en entreprenør i Nyborg. Man

må gå ud fra, at Carlsberg på dette tidspunkt har fået erstatning. I juli måned 1926 begynder entreprenøren at bjærge godset: 250 kasser med tomme flasker, hvoraf flaskerne i de 150 endnu var hele og stadig kunne anvendes – tal så ikke om genbrugsflasker, det kendte man altså allerede i 1926. Da flaskerne var bjærget begyndte man så at hive vognen op, men det måtte ske ved, at en dykker skar den i passende stykker. Den forliste vogn var bygget i 1919 hos Wismar og blev altså kun 7 år gammel, og af de 7 år tilbragte den over halvandet år under vand.

K74. Da DSB Blev moderne.

K74 kan bedst forklares som en pakkелøsning, hvor en stribe nyskabelser er samlet. Det drejer sig om indsættelser af Intercity tog og en modernisering af lyntogene. **MR-MRD** togsættene blev leveret fra Scandia i 1978. Oprindeligt blev disse indsat som fast sammenkoblede par MR-MR, men da man manglede plads til rejsegods, ombyggedes de første til litra MRD, men de senere anskaffede sæt fra 1981 leveredes med rejsegodsrum. Det var en dieselhydraulisk motorvogn med en 12- cylindret motor, der ydede 325 HK og hastigheden var max 120 km/t. MR-MRD sættet kunne rumme 64 siddende. I årene 1978

til 1984 leverede Scandia 82 sæt, men det sluttede ikke med det. Fra januar 1985 blev endnu en serie på 15 leveret og det afsluttedes i efteråret samme år.

Lyntog litra MA.

DSB havde i årene 1963-65 anskaffet i alt 11 stk dieselhydrauliske motorvogne litra MA fra Linke-Hoffman-Busch med tilhørende mellemvogne litra Am,Bm, BMK og styrevogne litra BS.

Motorvognen havde grundet motoren ikke pladser for rejsende, men var indrettet med rejsegodsrum, togførerkupé og naturligvis førerrum. Mellemvognene litra AM førte 1. klasse, og kunne rumme 36 siddende. DSB havde 11 stk. af disse, mens BM var en mellemvogn førende 2. klasse. Den kunne rumme 51 siddende og af den type havde man 6 eksemplarer. Litra BMK var en mellemvogn med kiosk, og havde plads til 40 siddende. I alt havde DSB 6 vogne af den type. Slutelig havde man styrevognen litra BS, der kunne rumme 47 siddende. Den var bygget med en styrerumskuppel i den ene ende. Af denne type havde man anskaffet 10 stk. MA-lyntoget blev normalt oprangeret som en 8 vognsstamme, der kunne deles i udvalgte byer, f.eks Kolding og Struer. Med en 12 cylindret dieselmotor på 1100 HK i hver MA- motorvogn var tophastighe-

den 160 Km/t. Vognene kunne ikke sammenkobles med andre af DSBs vogne, idet de havde andre koblinger.

litra MR.



Litra MA(Sølvpil)



**Husk
Generalforsamlingen
Onsdag 14/3 kl.
19.00
På
Herborg Station.**

