

---

# Herborg Station

---

Nr. 3. juli 2012. 12. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

## Klub nyt.

Efter veloverstået generalforsamling, har vi været på udstilling i Bramdrupdam Hallen 14. og 15. april. Udstillingen var arrangeret af DMJU, og vi var repræsenteret med vores nye skinnecykel.

Det stod på et tæppe der var lavet efter et billede af banen og sponsoreret af EGE TÆPPER.



Det var en udstilling for modeltog, men DMJU mente det var en god tiltag med noget andet, og så har det jo da også med baner at gøre.

Vi var 4 personer på standen både lørdag og søndag fra kl.10 til 17.

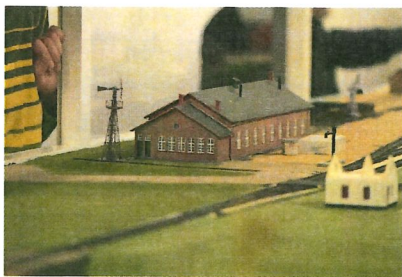


Standen var godt besøgt det meste af tiden, og vi fik talt med mange mennesker og fik en hel del foldere delt ud, så interessen for vores produkt var godt.

Vi havde samtidig en reklame med for SMT Modeltog i Astrup, som havde stillet en diorama til rådighed, så de besøgende også kunne se at vi arbejder med modeltog.

Formanden har igennem vinteren lavet nye bommer efter et nyt koncept, de er lidt kortere og vejer ikke nær så meget som de gamle. Vi har købt færdigmalet afspærrings brædder, de kunne erhverves ligeså billig som rå brædder og så var vi fri for at male dem.

Vi har også været på besøg hos andre modeljernbane klubber, af dem kan nævnes Ribe Modeljernbane Klub. De holder til i den nedlagte hospital i Ribe. Vi var 10 personer i private biler på aftentur. Vi blev budt velkommen og fik en gennemgang af deres bane. Den er bygget op omkring Ribe Banegård, og er rigtig flot.



De har selv lavet sveller ca.2500 stk. de har også selv fabrikeret sporskiftere, bygningerne og ba-

nen er en tro kopi af Ribe bane-gård anno 1922.



Vi har her først i juli måned haft besøg af en journalist og en fotograf fra Ringkøbing Amts Dagblad, de lånte en skinnecykel og tog på tur med kamera og notesblok. De fik sagde de nogle flotte billeder, og i løbet af måneden vil der komme en reportage om turisme i området omkring Ringkøbing og omegn, der under hører Videbæk og Herborg. I den forbindelse kommer der omtale af skinnecyklerne.

Vi var den 1. Juni med vores ny skinnecykel til open by night i Astrup i den gamle mejeri, der var en flot skare af besøgende hele aftenen. Vi fik en hel del opmærksomhed og en del spørgsmål omkring udlejning og priser, det var en rigtig god aften.

### **Lidt nostalgi om elektrificering af jernbaner i Danmark. Skrevet i 1977.**

DSB havde i 1977 udarbejdet en overordnet plan for elektrificering

af næsten alle statsbane strækninger. På Sjælland, Lolland og Falster var det således tanken, at alle banelinjerne, undtaget Lille Nord mellem Hillerød og Helsingør, skulle have eldrift, og vest for Storebælt skulle strækningerne Nyborg – Frederikshavn, Fredericia – Esbjerg og Lunderskov – Padborg efter planen elektrificeres. Man kunne se at eldrift var billigere end dieseldrift, men det vil koste mange penge at gennemføre så stort et projekt, og man undgår en masse støj og forurening ved at bruge elektriske lokomotiver frem for dieseldrevne.

Både i økonomisk og miljømæssig henseende ville det altså være en fordel at elektrificere banerne; spørgsmålet var blot, hvad politikerne ville sige når DSB mødte op og sagde, at man ønskede en særbevilling på ca. 3 milliarder kr. til elektrificeringens gennemførelse.

Heldigvis var der på Christiansborg nogen forståelse for DSBs ønsker, og i foråret 1979 vedtog Folketinget *lov om indførelse af elektrisk drift af fjernstrækningerne ved DSB.*

Loven som blev stadfæstet af Dronning Margrethe den 23. maj, var en såkaldt rammelov. I loven stod bl.a. ” **Foranstaltningerne til indførelse af elektrisk drift hvor forholdene efter ministerens skøn**

**taler herfor."** Denne lov var ikke meget bevendt, for ligegyldigt i hvilket omfang der blev elektrificeret, eller hvis der ikke blev elektrificeret, var lovens bogstav overholdt, for det hele afhang af ministerens skøn. Trafikministeren kan jo skønne hvad som helst, helt afhængig af de politiske omstændigheder.

Ved sådanne projekter opstår der næsten altid vanskeligheder, og det gjorde der også her. I begyndelsen af 1982 var fordyrelsen allerede blevet 1,1 milliard kr. Nu ville projektet koste 4,4 milliarder kr. Der var dog så store miljø og driftsmæssige fordele at politikerne i marts 1982 slugte kamelen, og projektet kunne videreføres. Den strækning, der først skulle have elektrisk drift, var Kystbanen mellem København og Helsingør. Natten mellem den 9. og 10. marts 1982 blev den første elmast rejst lige nord for Nivå station. Trafikminister J. K. Hansen og generaldirektør Ole Andresen var med den nat, og da masten stod der, slog de to herrer kiler ned for at fastgøre den.

Hver nat blev der arbejdet på højtryk for at få masterne rejst, således at prøvestrækningen mellem Rungsted Kyst og Helsingør kunne være færdig i løbet af 1983.

Og videre gik det; i april 1982 indgik DSB kontrakt med det

tyske firma BBC i Mannheim om levering af to elektriske prototyperlokomotiver, der hver skulle koste ca. 55 millioner kr. Desuden skulle firmaet levere yderligere 8 ellokomotiver, men her skulle der være en stor dansk medproduktion, og disse lokomotiver ville "kun" koste ca. 17 millioner kr. per stk. Alle de elektriske lokomotiver, der fik litra betegnelsen EA og numrene 3001- 3010 skulle køre på 25 kV (25000 volt) vekselstrøm og yde en effekt på 4,0 MW (5435 hk).

I februar 1985 begyndte prøvekørslerne med de to første EA-lokomotiver mellem Helsingør og Rungsted Kyst, og den 19. marts 1986 kunne man omsider indvie elektrificeringen af Kystbanen.

Der var feststemning den dag, og Cykelrytteren Hans Henrik Ørsted, der er tip- tip oldebarn af H. C. Ørsted, gav EA 3001 navnet *H.C.Ørsted*. Det var en gammel tradition, der her blev genoptaget. Ikke siden De Sjællandske Statsbaners dage havde det været almindeligt at give lokomotiver navne ( dog har visse privatbaner navngivet deres materiel). Trafikminister Arne Melchior var også med, han gav EA 3002 navnet *Niels Bohr*.

Senere har også de øvrige elektriske lokomotiver fået navne, alle efter fremtrædende danske

videnskabsmænd eller personer med tilknytning til jernbanerne.

Dagen efter begyndte den ordinære elektriske drift på Kystbanen. Nu havde det egentlig været oplagt at fortsætte elektrificeringen, men det var jo sparetider, og besparelserne gik hårdt ud over DSB (og den kollektive trafik i almindelighed), og så var der det med "ministerens skøn", som altid ville være en mere eller mindre ukendt størrelse i det store spil.

I 1984 var Storebæltsbroen så godt som opgivet, og da der nu ikke var udsigt til en fast forbindelse over Storebælt inden for en overskuelig fremtid, og da man samtidig stod over for at skulle modernisere persontogs kørslen både hvad angik lyntog og intercitytog, var det ganske naturligt, at DSB begyndte projekteringen af et nyt, hurtigkørende dieseltog, der også skulle føres med færgerne over Storebælt. Togene, der skulle indgå i intercitytrafikken, skulle bestå af tre vogne, og derfor blev de lige fra begyndelsen kaldt for IC/3-tog.

De nye IC/3-tog skulle være hypermoderne og meget fleksible, og selv om de blev projekteret til "kun" at kunne køre ca. 180 km/t, så var de vel Danmarks svar på højhastigstogene i den øvrige verden. Projektet så lovende ud, og i efteråret 1985 godkendte

Finansudvalget, at DSB anskaffede 23 IC/3-tog. Togene skulle bygges af Scandia i Randers og det vesttyske firma Duewag i forening, og de måtte i alt koste 405 millioner kr.

I 1986 blev et andet stort jernbane projekt færdigt, det drejede sig om den nye store banegård i Høje Tåstrup vest for København. I 60'erne og 70'erne var der sket en voldsom vækst med nye industrier og boligområder i Vesteregnet men man manglede en station, der kunne fungere som trafikterminal for hele området, og hvor både fjerntogene og regionaltoget skulle standse. Dette behov blev dækket med Høje Tåstrup station, som blev taget i brug i maj 1986, og ved samme lejlighed var S banen blevet forlænget vestpå, så den nu nåede helt frem til Høje Tåstrup.

Et par uger senere, den 12. juni 1986, indgik Socialdemokratiet og de daværende fire regeringspartier et trafikpolitisk forlig, der sikrede, at der nu skulle en fast jernbane – og motorvejs forbindelse over storebælt.

Allerede i efteråret 1986 blev *Aktieselskabet Storebæltsforbindelsen* oprettet, og på finansloven blev der afsat 500 millioner kr. til selskabets aktiekapital.

I januar 1987 fremsatte traminsteren et forslag til en anlægslov, og den 10. juni 1987 blev loven

stadfæstet af Dronning Magrethe. Udgifterne til hele anlægget blev i 1987 anslået til ca. 13 milliarder kr., men et års tid senere blev det klart, at anlægget ville blive omkring 5 milliarder kr. dyrere end først antaget.

Allerede i juni 1988 var man kommet så langt med projektet, at anlægsarbejderne ved Halsskov og Knudshoved kunne gå i gang, og siden er der sket meget på begge sider af Storebælt og ved Sprogø.

Der skal såvel i Korsør som Nyborg bygges helt nye stationer, og i sommeren 1991 påbegyndtes bygningen af den nye bane fra Nyborg til Knudshoved.

Nu måtte DSB tage bestik af den nye situation og ændre på elektrificeringsprojektet. Nu kunne det ikke nytte, at man først elektrificerede banerne øst for Storebælt. Nu gjaldt det om at få el drift til Korsør og henover Fyn, men på grund af sparetider skulle el driften kun gå til Odense. Det er trist, for herved opnår DSB ikke at få så stor glæde af den faste Storebæltsforbindelse, som man ville have fået, hvis elektrificeringen allerede i 1993 var nået til både Padborg og Frederikshavn.

Den 26. juni 1997 er det 150 år siden, at jernbanen mellem København og Roskilde blev indviet. Det jubilæum vil utvivlsomt blive fejret, ikke alene fordi

jernbanerne lige siden damplokomotivet *Odin* for første gang kørte ud fra banegården ved Vester Vold, har haft så stor økonomisk og trafikal betydning, men også fordi banerne fremover vil være et vigtigt led i det danske transportsystem. Hvor man i de vilde tressere kunne frygte, at banenettet lidt efter lidt ville skrump ind til næsten ingenting, er der nu udsigt til, at jernbanedriften går nye gyldne tider i møde, og lad os slutte beretningen om de *Danske jernbaner* med at glæde os over dette.

*Artikel fra bogen Danske jernbaner gennem tiderne,*

Dette var det lidt forsinkede nr. af bladet juli.

Håber at komme igen i september.

