
Herborg Station

Nr. 4. september. 2012. 12. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

HR. Jørgen Steffensen, der er bestyrelsesmedlem, har holdt 40 års jubilæum hos EGE Tæpper, har i den anledning skaffet klubben et beløb fra EGE Fonden til udskiftning af de sidste vinduer i under etagen på stationen. Når de er sat i, er alle vinduer nye i under etagen.

Med hensyn til modelbanen går det langsomt fremad, der sker lidt nyt hele tiden.

Skinncykel udlejningen er på nuværende tidspunkt lidt bagefter sidste års udlejning, men det har nok noget med vejret at gøre, sommervejret har jo ikke været særlig god.

Lidt om de Bornholmske Jernbaner.

De Bornholmske Jernbaner med en samlet længde på 94,4 km var en sammenslutning – besluttet 17. december 1934 – af de tre Bornholmske Jernbaneselskaber, som fra starten havde haft fælles drift og fra 1920 fælles formand. De tre strækninger var som følger:

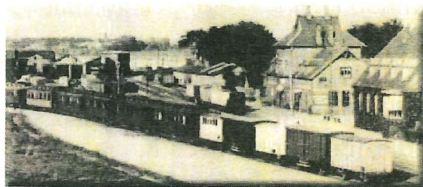
Neksøbanen-længde 36,9 km,



Allingebanen – længde 31,2 km og Gudhjembanen- længde 18,2 km.

De Bornholmske Jernbaner var alle anlagt som smalsporede (Sporvidde 1.000 mm) og blev aldrig omlagt til normalspor. Det var ikke relevant at sejle godsvogne til og fra Bornholm, og der var den fordel, at man kunne overtage materiel fra andre smalsporsbaner, der blev omlagt til normalspor. f.eks. Skagensbanen i 1925. Da de sidste amtsbaner i Sønderjylland blev nedlagt i 1939, var de Bornholmske Baner de eneste tilbageværende i Danmark med smalspor.

Nexøbanen.



De første planer om jernbaner på Bornholm (Rønne -Nexø) dukkede op i 1875, men gik i sig selv igen i løbet af 1876.

Efter flere forsøg lykkedes det i 1891 for nogle rønneborgere at føre planerne så langt frem, at banestrækningen Rønne- Åkirkeby - Nexø med sidebanen fra Åkirkeby til Almindingen kunne afsættes i terrænet.

Jernbanen var med i den store jernbanelov i 1894. Anlægsarbejdet begyndte i 1899 under ledelse af ingeniør Joachim Fagerlund, der senere blev banens første driftsbestyrer.

Driften blev indledt med tre tog dagligt i hver retning. Turen mellem Rønde og Nexø tog op mod to timer.

De oprindelige stationer var tegnet af den bornholmske arkitekt Mathias Bidstrup. Senere tegnede driftsbestyrer Fagerlund en station og en stribe "formandshuse" med venteværelse og ekspedition (altså hvad man andre steder ville kalde billetsalgssteder).

Allingebanen.

Nexøbanens succes fik blandt andre driftsbestyrer Fagerlund til at foreslå en bane til den nordlige del af øen. Planerne omfattede en linie fra Rønne over Klemensker og Rø og derfra videre langs kysten til Allinge. Da man ønskede banen så tæt som muligt på Hammershus, blev den ført helt til Sandvig (stationen hed i en kort periode Hammershus, selvom den lå 2,5 km fra Hammershus borgruin).

Allinge banen var med i den store jernbanelov i 1908. Driften indledtes med fire daglige tog i hver retning.

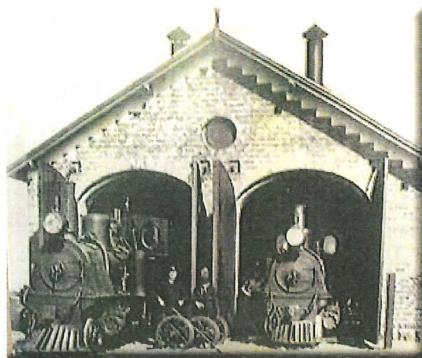
Gudhjembanen.

Også Gudhjembanen var med i den store jernbanelov i 1908, og den blev bygget som en forlængelse af Nexøbanens sidebane til Almindingen Station.

Nedlæggelsen.

Konkurrencen fra bilerne førte også på Bornholm til, at banernes resultater blev dårligere og dårligere, Nexøbanen overlevede efter at de to andre var nedlagt i starten af 1950'erne, men i midten af 1960'erne var skinnebusmateriellet ved at være nedslidt.

I 1965 afløste Helge Vejrup banens mangeårige direktør C. Milner. Vejrup var udlånt af DSB og overtog ledelsen af DSB's rutebildrift på Bornholm i 1968, og på en generalforsamling i februar 1968 besluttedes det, at banedriften skulle ophøre med udgangen af september samme år. Sidste ordinære tog på den bornholmske jernbane kørte fra Rønne til Nexø den 28. september 1968 og returnerede som særtog fra Nexø kl.0.15.



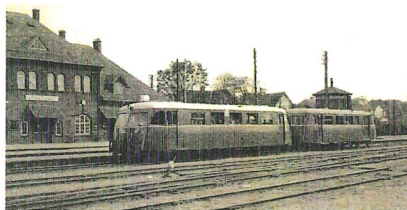
Limfjordsbroen 1955.

En kold vintermorgen i slutningen af februar 1955 sejlede et skib ind i statsbanernes jernbanebro mellem Aalborg og Nørresundby. Det 7.640 tons tunge, amerikanske skib "Mormacfir" havde i Nørresundby losset kul til Dansk Andels Cementfabrik, og det store skib blev derefter bugseret væk fra kajen af tre slæbebåde. Jernbanebroens klapparti var hævet, og med forsigtighed blev "Mormacfir" trukket gennem det åbne gennemsejlingsparti. Der var ikke meget plads at give af; mindre end tre meter på hver side af skibet. Da skibets lastrum var tomme, lå det højt i vandet; så højt at kommandobroens styrbords side ramte jernbanebroens skrotstillede klapparti. Herved blev broklappen vredet en halv meter, en af hoveddragerne knækkede, og broen kunne ikke lukkes ordentlig. Jernbanebroen var ganske enkelt ubrugelig. Den intense jernbanetrafik over broen var afbrudt, og det gav mange problemer.

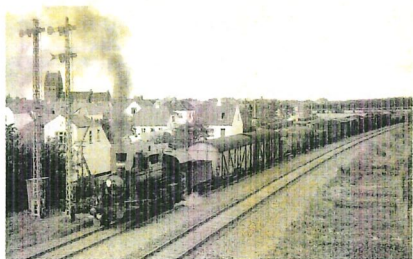


Skibet der sejlede ind i broen.

På uheldstidspunktet havde Aalborg Privatbaner kun to motorvogne og en enkelt skinnebus nord for Limfjorden. Det var naturligvis utilstrækkeligt til at klare trafikken på privatbanen fra Frederikshavn via Nørresundby til Fjerritslev. Derfor blev der straks sendt to særtog fra Aalborg til Fjerritslev ad den 380 km lange omvej via Langå, Struer og Thisted. Det ene særtog bestod af to diesellokomotiver med 33 person og godsvogne; det andet særtog var sammensat af skinnebusser.



I Aalborg gik man straks i gang med at reparere broen, og der arbejdedes 20 timer i døgnet. De op mod 2000 jernbanepassagerer, der dagligt skulle over Limfjorden blev kørt over vejbroen i taxa'er og rutebiler mellem Nørresundby og Aalborg station. Godstrafikken blev ført til og fra Nørresundby via Fjerritslev og Thisted, og allerede samme formiddag som påsejlingen skete, kørte de første to DSB- godstog via TFJ. Hver tog bestod af et statsbanelokomotiv og 30 godsvogne.



TFJ's lokomotiver udførte kun en mindre del af den omfattende godstrafik, for hovedparten klarede med DSB lokomotiver af litra D og K. Statsbanernes personale var ikke stedkendte på TFJ, hvorfor der altid var en TFJ ansat med på lokomotiverne som lods. Den ekstraordinære trafik fandt sted i 31 dage, indtil jernbanebroen var repareret og atter klar til brug fra morgenstunden den 23. marts, og gav TFJ en ekstra indtægt på 155.000 kr., efter datidens forhold et ganske stort beløb. Banens bestyrelsesformand, amtmand Hans Egedorf udtalte: "Vi har fået en velkommen saltvandsindsprøjtning med en 20 % indtægtsstigning i det samlede regnskab, men vi kan jo ikke regne med en påsejling hvert år". Hans håb gik dog næsten i opfyldelse.

Den 28. september 1956 om morgenen blev jernbanebroen nemlig atter ramt af et skib, og denne gang var skaderne langt mere alvorlige. Det 3.740 tons tunge engelske tankskib

"Astality" var under bugsering fra øst mod jernbanebroen. Brovagten gav skibet og dets lods tegn til, at man skulle standse og afvente signal til gennemsejling. Et rangerlokomotiv var på vej over broen, og et skinnebustog til Fjerritslev skulle passere to minutter senere. En misforståelse mellem skibets kommandobro og maskinrum resulterede i, at lodsens ordre om "*fuld kraft bak*" blev opfattet som "*fuld kraft frem*". Fejlen stod klart, og dæksmandskabet kastede skibets to ankre, mens slæbebåden "Goliath" forsøgte at trække tankskibets stævn mod venstre, væk fra jernbanebroen. Det lykkedes ikke, og "Astrality" bragte ind i broen på Aalborg siden af broklappen. Resultatet var katastrofalt. To brofag af stål med en samlet længde på 72 m blev skubbet af bropillerne og sank til bunds.



Og så kunne det endda være gået meget værre. Fem minutter efter påsejlingen skulle et DSB persontog have passeret på vej mod Frederikshavn, og yderligere fem minutter senere ville lyntog "Nordjyden" have kørt over broen på vej sydpå. Ved påsejlingen røg brofag C.V.

Christensen i vandet, men han kunne heldigvis kravle uskadt op. 50 mand gik snart i gang med at montere to midlertidige brofag, men skønt der arbejdedes i døgn-drift, gik der 61 dage, inden der kunne sendes tog over broen.

Efter de 61 dage efter påsejlingen, kunne de midlertidige brofag meldes klar, således at jernbanebroen atter kunne bruges fra 28. november 1956.

Det var dog ikke sidste gang Limfjordsbroen blev påsejlet, det skete for ikke så længe siden.

Lidt om Sæbybanen.

De første baneplaner opstod i 1882 og gik ud på anlæg af en bane gennem det vestlige Vensys-sel til Thisted, og da der i 1887 også viste sig interesse for en bane fra DSB's banestrækning gennem det østlige Vensyssel til Frederikshavn, enedes man om et samarbejde. Den fælles komite var først interesseret i Hvorup som udgangspunkt, men det ændredes hurtigt til Nørresundby og ved den store jernbanelov af 8/5 1894 var medtaget en bane fra Fjerritslev over Nørresundby og Sæby til Frederikshavn. Fjerritslev – Nørresundby strækning blev åbnet 19/3 1897 og Nørresundby- Sæby- Frederikshavn

18/9 1899. Det var planen at de to baner, samt de to søndenfjordske baner; Aalborg- Hadsund og Års-Nibe- Svenstrup skulle ende på Nørresundby Havnestation, men det var bedst med fælles godsstation i Aalborg. Det protesterede Nørresundby kommune imod da de havde forventet hovedkvarteret oprettet her. Banens hovedkontor ligger endnu ved Jyllands-gade.

Godstrafikken var i mange år rimelig på trods af større industri i banens opland og der måtte hurtigt indsættes rene godstog, hvilket skyldtes de ret svage lokomotiver.

Efter krigen faldt godsmængden kraftigt fra 614000 tons til i 1968 144000 tons.

april 1968 blev strækningen Cementvej i Nørresundby nedlagt på grund af bygningen af motorvejsandlæg ved tunellen, der var ved at blive anlagt, så slap man for at lave broer til banen.

Det var endelig slut med banen den 1. april 1969- hvor driften blev indstillet.

Pas paa Toget!



