

---

# Herborg Station

---

Nr. 8. april 2015. 17. årgang.



**Medlemsblad for VSV&MJ**



**Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane**

## Klub nyt.

### **Siden sidst**

På skinnecykler er vi nu så langt at alle cykler er gennemset og malet, så vi går den nye sæson i møde med 5 nye cykler + de fleste af de gamle, så vi har lige nu 20 cykler, hvor nogle vil blive holdt i reserve.

På modeljernbanen går det støt og roligt frem, så alle opfordres til at komme og kigge på en klubaften.

Desuden er Ole Kristensen efter mange år udtrådt af bestyrelsen og Henrik Knudsen trådt ind i stedet.

### **Aktiviteter i klubben**

I februar er det kun de sædvanlige klubaftener

I marts er der d. 5/3 planlagt udflugt - først kl. 16 til Struer for at besøge veteranklubben og se hvor langt de er kommet med deres MX'er og om aftenen kl. 19.30 besøg hos VMBK i Lemvig, der også kører 3 skinnet

Den 11/3 kl. 19 er der generalforsamling i stationen.

Desuden arbejdes der stadigvæk på et besøg hos Bent Frølund ved Tjørring for at se hans store anlæg, men om det senere ...

### **På meterspor i Harzen 26. - 30. oktober 2014.**

*Jakob og Flemming*

Sammen med Jakob havde jeg bestemt en tur på meterspor i Harzen. Desværre måtte vi udskyde den oprindelige termin (september) på grund af min sygdom. Der var dog ikke grund til fortrydelse over udsættelsen, hvilket også fremgår af den følgende beretning.

Søndag d. 26.

Søndag morgen startede Jakob og jeg i min lille Swift, noget spændt på hvordan det ville spænde af. Efter en upåklagelig tur ned gennem Tyskland fandt vi uden besvær Hotel Nordhausen Motel Plus, uden brug af GPS, da jeg ikke ejer en sådan "dimo". Indtjekning på hotellet og parkering i hotellets gård, hvor Swiften for øvrigt stod stille indtil vi igen satte kursen nordpå. Sulten begyndte at kunne mærkes, så på forespørgsel, fandt vi en China restaurant i gå afstand fra hotellet. Meget veltillavet mad med en god pils til. Tilbage på hotellet nød vi et par pils inden sengetid. Vi sov godt.

### Mandag d. 27.

Mandag morgen, efter en rigelig morgenmad, begav vi os de 400 m til Nordhausen Nord. Efter køb af et par 3 dages billetter, formedels 70 Euro pr. stk. gik vi på opdagelse på banegården. Vi havde bestemt os til, at vove turen til Brocken, selvom dis/tåge spærrede noget af udsynet. Toget ventede med afgang kl. 10:25, dog endnu uden lokomotiv. Men vældige dampslag rangerede lokomotivet til perron, og vi var klar til afgang. Et afgangstidspunkt som skulle gentages de næste 2 dage.

Efter en interessant tur ud af Nordhausen hvor banen følger B4 et langt stykke ankommer vi til Eisfelder Talmühle og lokomotivet optankes med vand. Her deler banen sig, vi fortsatte mod Brocken, medens den anden strækning løber mod Stiege, men mere herom senere. Med masser af dampslag, megen prusten og med den formidable hastighed af 45 km/t nåede vi frem til Drei Annen Hohne.

Denne del af turen er yderst interessant da banen mellem Zorge og Elend løber tæt ved den tidligere



zonegrænse. Her var der i tiden under DDR posteret en grænsesoldat på vognenes ende perroner og dørene var låst. Jeg vil senere vende tilbage med en beretning fra en vandre -og togtur i Harzen før genforeningen. I Drei Annen Hohne var der et længere ophold. Lokomotivet foretog et omløb så vi fik vendt kørselsretningen, samtidig fik lokomotivet fyldt vandtanken. Drei Annen Hohne er yderst interessant, da strækningen til Brocken udgår herfra. Det er ikke unormalt, at der er tre afgang samtidig. Der har tidligere været tilslutning til den normalsporede HBE som havde sin egen station beliggende neden for HSB. Der har været overførsel af vogne på Rollbbockwagen. HBE har nu endestation i Rübeland. Brocken, og turen derop, viste sig fra den fineste side. Ikke en sky over Brocken og en pragtfuld udsigt. Jakob var igen blevet sulten, (han havde spist et par pølser i Drei Annen Hohne) så vi endrede et Gaststätte,(det eneste), fik så noget at spise og et par øl. Derefter afgang ned af Brocken, over Drei Annen Hohne retur til Nordhausen Nord. En meget smuk tur, med et væld af efterårs farver. Vel ankommet til Nordhausen, kl. 17:39, begav vi os til China restauranten hvor vi igen fik noget rigtig dejlig mad + et par øl. En dejlig oplevelsesrig dag afsluttedes med, ja hvad, netop, et par øl.

#### Tirsdag d. 28.

Som nævnt, lagde vi ud på samme måde som mandag. Denne gang skiftede vi i Eisfelder Talmühle til en diesel Triebwagen af nyere fabrikat. Målet var Quedlinburg. Med dyb brummen, forlod vi Eisfelder Talmühle, en dobbelt udkørsel sammen med toget mod Brocken. Mens vi dagen før havde

befundet os på Harzquerbahn og Brockenbahn, kørte vi nu på Selketalbahn.

Banen stiger ret kraftigt her, så vi bevægede os nok med ca. 25-30 km/t. Ankommet til Stiege, var jeg noget spændt på, om vi skulle fortsætte gennem vendesløjfen, det viste sig heldigvis at være tilfældet. Lige som en sporvogn ved endestationen. Vendesløjfen er anlagt i DDR tiden, så de talrige godstog ikke skulle lave omløb. Det skal nævnes at Stiege er en Kopfbahnhof, dog med gennemløb for tog til Hasselfelde (endestation). Selketalbahn er en meget kurverig bane med mange fabriksanlæg, (nu nedlagt). Lige fra teglværk til ammunitionsfabrik, plus nogle ikke definerbare bygninger, flere med sidespor.

Ankommet til Alexisbad skulle vi lige se lidt på den gamle station. Desværre er de fleste stationer lukket og i en ikke særlig god stand. Trist. I Alexisbad er der en sidelinje til Harzgerode, 3 km, de eneste km. vi ikke nåede at køre på. Banen følger floden Selke med nogle sving med en meget lille radius, derfor køres der ikke med de store maskiner, men med korte lokomotiver og Mallet lokomotiver. I Gernrode, der før både havde smalspor og normalspor, er der nu kun smalspor tilbage, da DB har nedlagt strækningen Quedlinburg - Frose. Men der er jo noget godt ved alting, HSB har overtaget traceen fra Grenrode til Quedlinburg, og omlagt til meterspor. I Quedlinburg var der et par timers ophold som blev benyttet til at kigge lidt på byen og få noget at spise. Det var noget af en oplevelse, for det Gaststätte vi fandt, viste sig at være indrettet med ICE 3 inventar, så vi spiste omgivet af atmosfæren af tog. Der fandtes for øvrigt en stor modeljernbane butik som nabo, der

var også en modelbane, men desværre, begge lukket, og de åbnede først på et tidspunkt hvor vi skulle være på stationen. Tilbage på stationen viste det sig, at det var en noget ældre Triebwagen der skulle køre retur. Undervej blev vi noget forsinket og det var totalt sort nat det meste af vejen. Toget løb gennem Stiege til Hasselfelde og så retur.

I Eisfelder Talmühle skulle vi skifte til toget fra Drei Annen Hohne og vi var noget spændt på om det nu ventede på os. Det gjorde det, og med en god times forsinkelse afgik vi mod Nordhausen. En spændende dag, dog med et minus, "vores" China restaurant holdt "Ruhetag" så vi måtte lige tage til takke med hotellets toast og et par øl.

#### Onsdag d. 29.

Igen rigelig morgenmed. Kl. 10:25 afgang fra Nordhausen Nord. Sidste dag skulle bruges på en tur til Wernigerode. Vel ankommen til Drei Annen Hohne skulle vi skifte tog. "Vores" tog fortsatte til Brocken, så vi skulle afvente tog der kom fra Brocken ned til stationen og derefter skulle det fortsætte til Wernigerode. Afgang til et stykke af HSB hvor der er særlig smukt. Stejle bjerge og dybe dale hvor toget kører med en smuk udsigt til bjergsiden på den anden side af den dybe dal. Gennem den eneste tunnel på HSB, 70 m. lang. Det påstås, at tunnellen blev anlagt med den begrundelse at Harzquerbahn i lighed med andre bjergbaner også skulle have en tunnel. Det havde måske været nemmere at foretage en udgravning, men banekolonnen foretrak en tunnel på grund af risikoen for at en udgravning skulle sne til. Hvad der er den rigtige historie fortaber sig. Toget fortsætter ned gennem krydsnings-

stationen Drängetal og Bahnhof Steinerne Renne. På strækningen fra Drei Annen Hohne til Wernigerode (15 km) falder banen 306 m. På strækningen fra Wernigerode-Hasserode til Wernigerode Westerntor er banen beliggende tæt ved bebyggelse, og ligger nogle steder i gaden. På denne strækning var der tidligere en del sidespor til diverse fabrikker. Wernigerode præsenterede sig i strålende sol med 10 til 12 grader. En slentretur i byen kan anbefales. Efter et godt måltid (Gut bürgerliche Küche) vendte vi tilbage til Westerntor. Toget var forsinket, dels af et nedbrud på Brockenbahn dels nogle særtog der skulle krydse et par steder. På Drei Annen Hohne var der yderligere forsinkelse. Heldigvis, om man kan sige sådan, var det vort tog til Nordhausen der var forsinket. Vi afgik først fra Drei Annen Hohne da tussmørket havde indfundet sig, så det var totalt mørkt da vi ankom til Nordhausen. Efter vi havde sagt pænt farvel til "vores" tog, begav vi os til China restauranten hvor vi, med betjeningens ord, kunne tage plads ved vores "Stammtisch". Efter en god times snak om oplevelserne og de efterhånden obligatoriske øl begav vi os til drømmeland.

#### Torsdag d. 30.

Morgenmaden blev indtaget, bagagen pakket og lagt i bilen. Med et pænt farvel og tak for denne gang er vi klar til hjemkørsel. Med B4 over Harzen til Braunschweig, Lüneburg, Lauenburg og Rendsburg, med en spisepause i Trittau. Lidt indkøb på grænsen og derefter til Herning. Det har været en pragtfuld tur, vejret har været utroligt fint og efteråret har vist os alle de smukke farver. 3 dage med dieselos og dampslag, 398 km. på



meterspor, kan man forlange mere. Denne oplevelse kan varmt anbefales.

Lidt fakta:

DB: Deutsche Bahn.  
HSB: Harzer Schmalspur Bahnen  
HBE: Halberstadt Blankenburg  
Eisenbahn

Højde over havet:

Nordhausen	184 m
Eisfelder Talmühle	352 m
Drei Annen Hohne	540 m
Brocken	1125 m
Stiege	484 m
Alexisbad	325 m
Gernrode	204 m
Quedlinburg	121 m
Wernigerode	234 m

Afstande:

Nordhausen:	
- Brocken	128 km
- Quedlinburg	148 km
- Wernigerode	122 km

Triebwagen: Lig en skinnebus.

Rollbocswagen: Smalsporet vogn til transport af normalsporet vogn

## Færgen Hvalpsund

Som de aktive sikkert ved har vi ved et Sjællandsk Værft bestilt en mindre etsporet færge til Herborg og også en til J&B Rail.

Kontraheringen skete i foråret 14, og på trods af rykkere er den endelige leveringstid ukendt

Vi blev enige med værftet om, at det skulle være færgen Hvalpsund, som ville passe fint på begge anlæg, så det er med spænding vi venter på leveringen.

Der har været rutefart mellem Hvalpsund og Sundsøre siden 1500-tallet, idet man tidligere sejlede med robåde over det smalle farvand fra ovennævnte odde til Hvalpsund.

Imidlertid blev kølen til en rigtig færge lagt på Aalborg Værft i august 1926 og i september samme år kunne færgen søsættes og navngives "HVALPSUND".

Allerede d. 27. januar 1927 kunne færgen afleveres til Aalborg - Hvalpsund Banen, den eneste danske privatbane med egen jernbanelærge. Færgen er tilmed den mindste danske normalsporede jernbanelærge.

Eventuelle godsvogne til Sundsøre blev rangeret ombord med et lokomotiv i Hvalpsund, medens de i Sundsøre blev trukket i land med et elektrisk spil. På vores bane bliver det med en færgevogn, da vi har valgt ikke at få den 3. skinne på færgedækket.

På grund af den korte overfart - kun 12 minutter - blev der ikke indrettet saloner på færgen under dæk, således som det sås på andre tilsvarende færger. Under dæk fandtes kun færgens maskinrum og de for sejladsen nødvendige installationer (tanke m. v.).

Tilsyneladende har man heller ikke haft noget større ønske om, at skibsføreren skulle have det behageligt under overfarten, idet færgen blev bygget med en åben bro (dvs. uden styrehus). Det har været barske folk dengang (i det mindste dem, der om vinteren sad i de varme kontorer).

Allerede i 1928 blev færgen dog aligevel forsynet med styrehus.

Vogndækket blev indrettet med gennemgående jernbanespor, og i øvrigt således, at den forhånden-værende plads i størst muligt omfang kunne anvendes til overførsel af automobiler. Sidehusene blev derfor ganske små, og rummede kun et lille kontor, et toilet, nogle rum til tjenstlig brug (f. eks. lampesrum) samt trappe-nedgange til maskinrummet. Mellem sidehusene, langs skibs-siderne, var der anbragt træbænke til brug for de rejsende.

Færgen fortsatte sejladsen indtil 1980, da den blev kasseret og solgt til en skrothandler i Nørresundby. Han solgte den videre til et Handels- og Exportfirma i Viborg, som - på Aabenraa Værft - lod færgen forsyne med en ny stævn, ligesom man udskiftede nogle bundplader.

I september 1981 sejlede den - under navnet M/F "Hvalp"- fra Aalborg til Port of Spain, der er hovedstaden i Trinidad & Tobago, med 20 (???) lastbiler og to tons kakaomælk ombord. På turen gennem Den engelske Kanal nåede den at komme i en lidt mindre alvorlig havsnød, men klarede sig ( det siges dog, at mandskabet på resten af sejladsen, efter den oplevelse, overhovedet ikke kom under dæk, førend man var vel fremme ??? ).

M/F "Hvalpsund" endte således sine dage i Britisk Vestindien, men nøj-

agtigt hvordan og hvornår, er der nok lidt uklarhed om.

-----  
Ovennævnte efter aftale hentet fra EriK V. Petersen ( EVP ) hjemmeside.

Så kig efter andre spændende ting på:

<http://evp.dk/index.php?page=far-gerne>

Hvor der også er mange fine billeder af færgen og hans anlæg oppe under taget. Han har evnet at beherske sig og ikke overså anlægget med spor, som mange af os andre gør !

### **Stationsnavne afstemning**

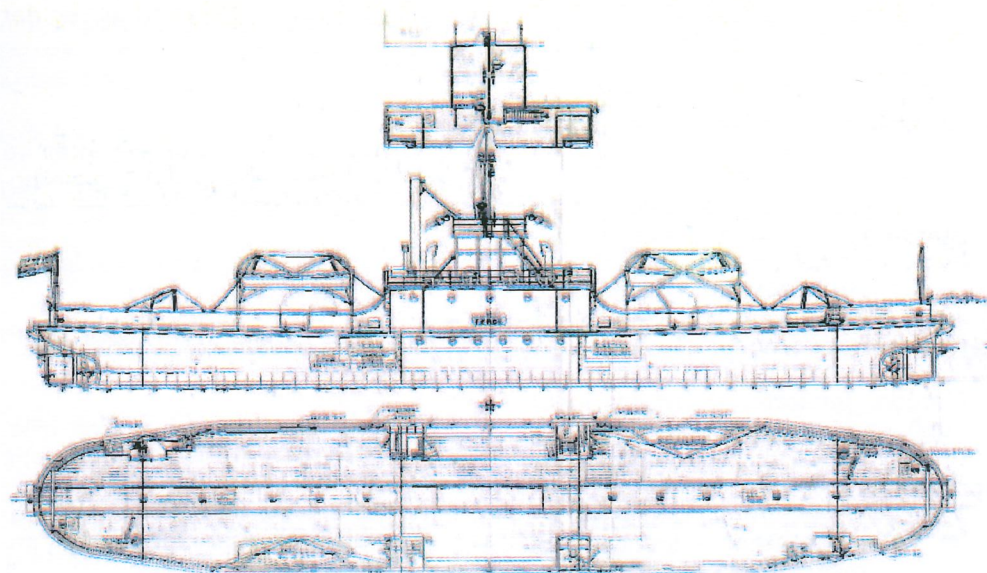
Er aflyst p.gr. af ingen interesse

### **Fra gamle dage ( 1915 )**

Den 7/2 skete i Aalborg et rangeruheld, hvorved begge spor blev spærret. Uheldet medførte store togforsinkelser.

Den 11/2 skete på Nørrebro Station det uheld, at 6 godsvogne løb af sporet, så hovedsporene spærredes. Store forsinkelser af trafikken ( intet nyt under solen )





**Hvalpsund på vej ud af lejet i Hvalpsund - Kurs: Sundsøre**