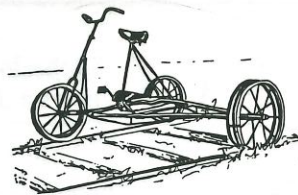


Skinnecyklen



Medlemsblad for VSVJ, Videbæk-Skjern Veteran Jernbane.



VSVJ's formand, Carsten Hansen får overrakt Unibank's Initiativpokal for 1994 af bankdirektør Poul Balto, Unibank Videbæk.

(Foto: Niels Lund, Herning Folkeblad)

VSVJ Videbæk-Skjern Veteran Jernbane



VSVJ, Videbæk-Skjern Veteran Jernbane blev stiftet d. 24. juni 1992 på foranledning af Videbæk Turistforening.

VSVJ har til formål at:

- restaurere og bevare jernbanestrækningen Skjern-Videbæk.
- give offentligheden mulighed for skinncykling på nævnte bane.
- drive veteranogsdrift mellem Videbæk og Skjern.
- bidrage til jernbanens historie i og betydning for Vestjylland.
- arbejde for turismens fremme i de områder banen berører.

Kontingent: 150 kr. for medlemmer over 18 år.
75 kr. for medlemmer på 18 år og derunder.

Sinnecyklen

Nr. 2, 3. årgang.
Maj 1995

Sinnecyklen er medlemsblad for Videbæk-Skjern Veteran Jernbane.

Bladet udkommer fire gange årligt, omkring d. 1. i februar, maj, august og november måned.

Deadline for indlæg til bladet, er senest d. 15. i henholdsvis januar, april, juli og oktober måned

Redaktion:

Kurt M. Andersen.
Østerled 10a st. th.
Nr. Nisum
7620 Lemvig.

Tryk:

GL-Tryk, Nr. Nisum.

KÆRE MEDLEM.

Sommeren lurer lige om hjørnet og med den, også starten på en ny sæson for de utallige veteranerbaner rundt i landet. Forhåbentlig bliver der i år rig lejlighed til at opleve damphestene pruste, modsat sidste sommer hvor der var udstedt dampforbud pga. tørken. Sammen med dette blad, er der vedlagt det nyeste eksemplar af fælleskøreplanen "Veteraner på skinner '95", hvor VSVJ er med i år. Benyt evt. sommerferien til at besøge en eller flere af banerne. Der er garanti for en stor oplevelse for hele familien.

VSVJ ser frem til den nye sæson med spænding. Allerede midt i marts begyndte de første reservationer til større arrangementer at indløbe til Turistservicekontoret og siden er også de almindelige udlejninger fulgt med.

*

Den årlige generalforsamling blev afholdt d. 23. marts 1995 i Herborg Skole, hvor omkring 25 medlemmer var mødt op. Formand Carsten Hansen fortalte i sin formandsberetning, om årets gang i VSVJ, og bla. om en nyhed der indløb umiddelbart før det forrige nummer af "Sinnecyklen" gik i trykken.

Fortsættes næste side.

INDHOLD.**Siden sidst.**

Indlæg fra redaktøren. _____ side 3

Fra besættelsesårene.

Jernbanesabotage midt i Struer. _____ side 7

Nyt fra bestyrelsen.

Præsentation af bestyrelsen for VSVJ. _____ side 12

Kalenderen.

Aktiviteter og udflugter i VSVJ. _____ side 14

Arbejdsdage i VSVJ's bane- og maskinafdeling. _____ side 15

VSVJ er nemlig blevet indstillet til at modtage Unibank's Initiativpokal i Videbæk-afdelingen for 1994. Pokalen uddeltes for 26. år i træk.

Repræsentanter for bestyrelsen var tilstede d. 21. februar 1995 i Unibank's afdeling i Videbæk, hvor overrækkelsen af pokalen fandt sted. Blandt gæsterne var bla. sidste års pokalvinder. De mange taler viste, at der er stor opbakning omkring og beundring for vort arbejde. På bestyrelsens vegne, skal der lyde en tak til direktør i Unibank's Videbæk afdeling, Poul Balto og bankens aktionærråd, for dette skulderklap, der ikke kun opmuntrer os, men som også økonomisk giver os grobund for at fortsætte arbejdet med at få lavet en

veteranbane på den nedlagte Skjern-Videbæk bane. Med pokalen fulgte nemlig, for første gang nogensinde, 5000 kr som vi takker for.

*

I weekenden d. 10.-12. februar 1995 afholdtes messen "Camping '95" i Herning Kongrescenter. Som omtalt i forrige nummer af "Sinnecyklen", fik VSVJ lov til at være repræsenteret på denne messe, idet vi fik mulighed for at opstille en sinnecykel på Videbæk Turistservice's stand og fortælle om sinnecykeludlejningen. Der var en overvældende interesse for sinnecykeludlejningen og den utraditionelle messestand, der foruden en sinnecykel bla. også var dekoreret med gl. jernbaneskilte.



Standen på "Camping '95" d. 10.-12. februar 1995. (Foto: Kurt Moskjer Andersen)

VSVJ har købt en rendegraver til 14.500 kr., til brug langs banen, ved opgravning af grøfter og byggeri af remisen. Rendegraveren har allerede været i brug ved opgravning af nogle rødder i sporet ved Kongsholm station.

Angående opsætningen af signaler i Herborg er det blevet besluttet i signalafdelingen, at nedprioritere dette indtil videre og istedet bruge kræfterne på opførslen af remisen. Signalmasterne er blevet sandblæst og opsætningsstederne er blevet afmærket ude på banen.

Hvad angår rangerlokomotivet nr. 216, som Videbæk Turistforening lejede af Himmerlands Jernbaneklub i juni 1992, er det nu tilbage på Års station, idet Himmerlands Jernbane-

klub ved lejemålets fornyelse, ønskede lokomotivet tilbage igen.

*

Siden sidst, har vi også haft en mere ubehagelig og kedelig oplevelse. Vores skinnebil, som vi har fået af Østsjællandske Jernbaneklub (ØSJK), gik til midt i februar, da der udbrød brand i den garage i Tiphede, hvor den var opstillet. Eneste brugbare rester fra vognen, er chassiset og hjulene. Sammen med skinnebil, gik også ejerens egen veteranbil til.

*

Efter formandsberetningen og godkendelse af regnskabet, var der valg til bestyrelsen. På valg var næstfind Flemming Egeslund, kasserer Egon Madsen og best.-medlemmerne Søren



MD15 flyttes over Møllevej d. 12. november 1994 (Foto: Kurt Moskjær Andersen).

Andersen og Torben Buhl. Kun næstfmd. Flemming Egeslund ønskede ikke at modtage genvalg. Som suppleanter til bestyrelsen var Tom Lång på valg ligesom der skulle findes en ny første-suppleant. Til bestyrelsen blev valgt Lars Stig Madsen, Tom Lång modtog genvalg og blev valgt som første-suppleant med André Lång som ny anden-suppleant. Den nye bestyrelse konstituerede sig på bestyrelsesmødet d. 6. april med Carsten Hansen som formand, Jakob Bechsgaard som næstformand, Lars Stig Madsen som kasserer og Kurt Moskjær Andersen som sekretær.

Under punktet Eventuelt på generalforsamlingen's dagsorden, blev der mulighed for at komme med diverse indslag, hvor bla. sprøjtning af banen blev drøftet ligesom festligholdelse af Skjern-Videbæk banens 75-års jubilæum d. 1. nov. 1995. Der var bla. forslag om kørsel med skinnebiler på strækningen Herborg-Sædding, og bestyrelsen er meget interesseret i at høre andre ideer fra medlemmerne ang. festligholdelsen af dagen.

Endelig blev der lagt op til en drøftelse af det forestående remise-byggeri, med hensyn til placering, størrelse og udformning. Bjarne Larsen, Ringkøbing fortalte om og viste tegninger af det påtænkte byggeri, med en udvidelse af sporarealet i Herborg. Da de fremmødte kunne godkende det fremlagte materiale, blev det besluttet

at arbejde videre med sagen og søge om byggetilladelse og økonomiske midler fra fonde til realisering af projektet.

*

Lørdag d. 8. april 1995 var der medlemsudflugt på banen med en evt. afprøvning af de nye sinnecykler. De nye sinnecykler blev desværre ikke færdige til dagen, og opbuddet af fremmødte medlemmer var dog også begrænset til fem personer der fik en god eftermiddag ud af det, med en sinnecykeltur til Kongsholm og retur.

*

Endelig skal det nævnes, at vore sponsorer til sinnecyklerne i år er Anton's Camping, Laugensens Have, Niels Ove - Din Tøjmand, "Birgit", Danmark Protein, Herborg Smede- og Maskinforretning og Skjern Bank, hvilket vi takker for.

Der skal også lyde en tak til Midtbank i Videbæk, som sponsorede vores generalforsamling, JEMA Maskinfabrik i Lem, som har givet de nye skærme til sinnecyklerne og Jørgen Brunhøj fra JB-Flis i Egeris, for hjælp med at få ryddet strækningen til Kongsholm.

*

Til slut skal der opfordres til at bakke op om vore arbejdsdage. Der er nok at lave. Redaktionen vil hermed ønske alle medlemmerne en god sommer, og vel mødt i næste nummer af "Sinnecyklen" der skulle være ude omkring 1. august 1995.

Red.

“JERNBANESABOTAGE MIDT I STRUER”

fra hæftet “Besættelse og modstand i Struer”, beretninger udgivet af Struer Museum.

I anledningen af 50-året for befrielsen bringes her beretningen om en jernbanesabotage på Strueregnen. Under besættelsestidens sidste 4 måneder kom der for alvor gang i jernbanesabotagen omkring Struer. En kulmination var sprængningen af blokposten på Struer Station lige på Hitlers fødselsdag 20. april. Mange DSB-ansatte levede et farligt liv. Uddrag fra Carl Otto Pedersen: “De sorte tog”.

Den 8. februar 1945 kl. 09.10 udsendte DSB's 2. distrikt en situationsmelding. Den oplyser, at der siden den foregående aften kl. 19.25 er sket 9 sprængninger forskellige steder i distriktet.

En af dem siger: Struer-Humlum: Kl. 19.25 to sprængninger i km 1,0-1,5 under tog 9938 værnemagtstog. Toget fremførtes af to danske maskiner. En maskine og to vogne afsporet. 5 åbne vogne læsset med biler væltet. Ingen mennesker tilskadekommet.

“Vi vidste godt, at vi skulle saboteres, men vi vidste ikke hvor”, siger pensioneret lokomotivfører Svend Tønder Pedersen, Struer, som var fører af et af de to lokomotivier, der er omtalt i meldingen, eller for at være helt korrekt: Han var den eneste af lokomotivpersonalet, der vidste noget, men han kunne ikke sige det til sine kolleger.

Svend Petersen havde den 7. februar fået at vide, at han skulle køre et tog til Langå, men i sidste øjeblik var han blevet sendt til Thisted med en tom maskine uden at han havde nået at sende besked til sin kone.

Det var en D-maskine, og i Thisted blev den vendt, fik kul og vand og blev rangeret op foran særtog 9938 som maskine nr.2.

Forrest var en K-maskine, som også blev kørt af Struer-personale.

De fire lokomotivfolk vidste selvfølgelig at særtog nr. 9938, som var indlagt i særtogsplanen, var et militærtog. Det kunne de ikke undgå at se, men de vidste ikke, at toget var led i en større “Bewegung”, som tyskerne kaldte det. Den havde kodenavnet STURMBOOT og havde til opgave at flytte to regimente af 166. Infanteri-Division sydpå til Tyskland.

“Vi havde fået at vide, at vi skulle køre kl. 16.30” siger Svend Petersen, “men tyskerne var ikke færdige, så vi blev en del forsinket, og da vi endelig var klar til at køre, kom en overportør hen til os. Jeg vidste godt, at han havde noget med modstandsbevægelsen at gøre, så jeg var godt klar over, hvad han mente, da han sagde: “Se dig godt for på vejen, Svend, og hold farten, hvis du kan”, men jeg kunne jo ikke sige noget til de andre, og der var heller ikke noget jeg kunne gøre ved det. Vi kunne ikke sige, at vi ikke ville køre den dag, og vi kunne ikke sige, at vi troede, der ville ske noget, for hvor vidste vi det fra? Der var ikke noget at gøre. Vi forstod godt nødvendigheden af sabotagen, men vi var ikke så glade for den, for det var os, der i første omgang skulle tage stødet. Det var

det hver gang.

Jeg gik hen til føreren af K-maskinen. Det var en ældre fører, Jens Elias Petersen. Han kørte sammen med lokomotivfyrbøder Gunnar Voldum, og jeg havde en makker, der hed Nielsen. Jeg sagde til ham, at han skulle skynde sig hjem, for jeg skulle til fødselsdag om aftenen, hvilket jeg også skulle, så det var i hvert fald sandt, bare giv den, hvad den kan tage. Bagefter sagde jeg til min makker, at han skulle sørge for, at vi havde godt med damp hele tiden.

Kullene var jo ikke alt for gode, men vi skulle nok kunne holde de 70 km, der måtte køres på strækningen. Normalt kørte vi ikke mere end 40 med militær-togene, men da de altid var bagefter, var farten som regel højere. Hvis ikke K-maskinen holdt farten, skulle vi nok skubbe ham. Vi havde jo den kraftigste maskine.

Det med at holde øjnene åbne var jo meget godt. Det var vinter og mørkt under hele turen, men selv om det havde været lyst, havde vi ikke haft en chance for at se noget. De ladninger, der blev lagt ud, var så små, at man ikke nåede at se dem. De lå tæt op til skinnen.

Vi holdt dampen oppe, så det er da muligt, at Nielsen har haft en anelse om noget, og det var en af de ture, hvor farten blev holdt hele vejen. Vi skubbede godt på. Med mellemrum kunne vi se, at der stod tyske vagtposter langs linien, og det var en af de transporter, man var ude efter.

Det sidste stykke mellem Odde-sund og Struer går banen ned ad en lang bakke og over en smal dæmning mellem Limfjorden og en indsø, der hedder Kilen, og så stiger den igen, løber langs med en gade op mod hovedsignalet og stationen. Vi havde fart på ned ad bakken og op over dæmningen, men så kunne vi se, at signalet stod på

Stop, og vi begyndte at tage farten af og kørte langsomt op mod det.

Vi kørte langs husene og haverne ved Strandvejen, og jeg havde lige sagt til Nielsen: Så kom vi da så langt, da drønet kom. Jeg nåede lige at se tenderen på K-maskinen foran os give et hop, så forsvandt den for os, og vi blev løftet op. Sådan føltes det. Man handler helt på reflekserne, når der sker sådan noget, så jeg havde allerede lukket for vandstandshanterne, da vi tippede over, og så rullede vi med hele D-maskinen ned ad en skrænt og ned i et brændeskur, der blev totalt knust. Det var 72 tons jern og stål, der rullede ned, og vi var heldige, at vi blev inde i førerhuset. Nielsen faldt selvfølgelig ned på mig, og gulvet var blevet til tag, da vi lå stille. Vi havde fået nogle småskrammer og var næsten døde af braget, så vi råbte til hinanden, da vi kravlede ud. Jeg kunne ikke forstå, at jeg gik så underligt og opdagede så, at eksplosionen havde revet hælene af begge mine træskostøvler, men ellers var der ikke sket noget. Vi gik så i gang med at slukke fyret, så der ikke blev anrettet større skader. Vi brugte sne til det, og mens vi var i gang med det, kom tyskerne løbende med bårer og sanitets-tasker, men dem var der ikke brug for. Jeg ved ikke, om vi havde tilskadekommende, for de forreste vogne så ikke godt ud. Det var et forfærdeligt rod det hele, og så begyndte de at skyde.

Koblingen til K-maskinen blev sprængt ved eksplosionen, så pokker tog ved maskinen, og de havde nær ikke fået hold på den. Den røg forbi signalet og helt ind på stationen, før de fik bremsset. Vi ville så gå hjem, men det måtte vi ikke for tyskerne. De afspærrede området og undersøgte husene rundt omkring. I min

FÆDRELANDET

Torsdag den 19. April 1945

Pris 15 Øre

Al regelmæssig TOGDRIFT indstillet i Jylland og paa Fyn

«Fædrelandet» Tryksted

Fra en spiseseddel til avisen "Fædrelandet", torsdag d. 19. april 1945.

taske havde jeg nogle af de små kasseroller, vi brugte til middagsmad, og der var en tysk officer, der pegede på den: Eine Bombe, eine Bombe. - Nein, sagde jeg, eine Kasserolle, eine Kasserolle. Vi måtte stadig ikke gå hjem, men så gik vi op på sporet for at komme den vej, og der blev vi stoppet nogle gange af vagterne og måtte vise Ausweis. De ville have, at vi skulle blive til et forhør samme aften, men det ville vi ikke.

Vi sagde, at vi ville komme igen næste dag, og så gik vi hjem. Jeg kom da til fødselsdag. Der sad min kone jo, og de havde godt nok hørt braget og skyderiet bagefter, men de troede, jeg var i Langå, så de havde ikke været urolige, i hvert fald ikke for mig, men jeg tror nok, jeg råbte højt resten af aftenen, for jeg var næsten døv i flere dage."

Gunnar Voldum, som var fyrbøder på K-maskinen siger: "Vi var faktisk ikke forbavsedede, da det skete. Det var den slags, vi regnede med, når vi kørte militærtog. Stedet var også rigtig valgt, lige i en kurve, og havde signalet ikke stået på Stop, var der sket meget mere, for så var sprængningen jo sket inde under vognene, som den skulle have gjort. Nu havde vi ingen fart på, og ladningerne gik mellem de to maskiner og under D-maskinen."

Der var nu også en anden grund til, at der ikke skete mere. Der havde været meget lidt tid til aktionen. En af deltagerne

i den, Lars Rølle, fortæller:

"Det var lidt at et stykke hastværksarbejde af mange forskellige grunde. Jeg var lige kommet hjem fra arbejde, da jeg fik besked på, at vi skulle sprænge, og at jeg ville blive hentet. Vi havde en kontaktmænd, en trafikassistent på stationen, og han havde givet besked om transporten. Der var ikke meget tid, så ladningerne var monteret i forvejen. Der manglede bare "blyanterne". Det var nu også af hensyn til de mange vagtposter, der stod tæt på linjen. Det skulle gå stærkt med at få lagt skidtet op.

Vi sad og ventede i en lejlighed lige i nærheden af banen. Der går haver lige op til banen, så vi kunne nemt komme derop. Det var så meningen, at lederen skulle tage op til Knarbjerg bakke (det er bakken lige før dæmningen), og derfra skulle han give signal med en lygte, så vi var sikre på, at det var det rigtige tog. Vi havde før været ude for, at der var blevet ændret på togfølgen i sidste øjeblik. Vi skulle kunne se hans lygte tværs over fjorden fra den lejlighed, vi sad i. Der er vel en tre-fire kilometer."

Ingeniør Erik Rørbæk Madsen, der ledede aktionen, oplyser, at man havde et net af kontaktfolk, som gav meddelelse om, når en transport skulle afgå. En af hans kontaktfolk var den senere indenrigsminister Toft, som boede på Thy. Rørbæk Madsen malede, og han talte med kontaktmændene i telefonen om priser på



DE DANSKE STATSBANER

malerierne, og de priser, der blev nævnt, var de aktuelle klokkeslet. En anden kontaktmand var daværende trafik-assistent Brogaard, der på Struer station var godt informeret om trafikken.

“Den pågældende aften var der meldt to tog, et dansk og et tysk, og jeg fandt det uansvarligt ikke at sikre mig, og derfor kørte Karl Petersen og jeg ud til bakkerne, så vi kunne give signal. Gruppen ville nemlig ikke have mange minutter at arbejde i. Det var det rigtige tog, der kom. Vi kunne se ilden i feltkøkkenerne, der stod oppe på godsvognene, og vi sendte det aftalte signal.”

Lars Rølle så signalet, og han kunne også høre, at det var et tog med to maskiner for. Det skulle gå hurtigt med at få ladningerne på sporet, for der var tyske vagtposter. “Vi kunne se dem til begge sider, da vi lå deroppe. Vi havde en mand stående nedenfor banen, og han fortalte bagefter, at et ægtepar, som var ude at gå aftenur, havde set, at der foregik noget, og han havde hørt manden sige: Det her kommer vist ikke os ved. Vi må hellere komme væk.

Vi fik lagt ladningerne og trykket blyanterne, og så forlod vi stedet for at aflevere vores våben i et depot i nærheden. Vi kunne høre toget komme nærmere, og vi kunne også høre, at det kørte langsommere og langsommere, og en sagde: Nu har de s’gu’ fundet møget, men det varede ikke længe, før braget kom, og så gik vi hjem.”

Rørbæk Madsen og Karl Petersen havde også opgivet. De havde ikke troet, at kammeraterne kunne nå at få ladningerne op, men pludselig så de det store lysglimt og hørte eksplosionen. De havde imidlertid besvær med at komme

hjem, for toget spærrede vejen, og det vrimlede med tyskere. De måtte tage den lange vej udenom Kilen, en tur på adskillige kilometer i mørke og med meterhøje snedriver på vejene. Det var sent, da de nåede hjem, men der skete dem ikke andet, end at de blev stoppet af tyskerne, som skulle se deres legitimationskort.

Straks efter at Rølle var kommet hjem, blev han kaldt ud. Han var frivillig brandmand og regnede med, at han skulle assistere ved det ødelagte tog, men det var en generatorbrand i en bil, og han fik lejlighed til at se den forvirring, der var omkring toget. Tyskerne skød vildt omkring sig, selv om der ikke var noget at skyde på.

Vogne med biler og andet materiel lå væltet rundt mellem hinanden, og tyskerne udkommanderede en lokal vognmand til at køre med noget af materiellet, og til ham havde en af officerene sagt, at dette passede ham udemærket. Det hastede ikke med at komme til fronten.

Det varede mellem to og tre dage, før toget kunne komme videre. Det blev sendt mod Skive, men sporet blev sprængt på vejen, hvorefter det gik tilbage til Struer for at blive dirigeret over Holstebro-Ringkøbing.

Denne og andre beretninger fra besættelsesårene, er samlet i hæftet “Besættelse og modstand i Struer” der er udgivet af Struer Museum.

Hæftet kan købes hos Udgiverselskabet ved Struer Museum og Lokalhistorisk Arkiv, Søndergade 23, 7600 Struer, tlf. 97 85 13 11.

PRÆSENTATION AF BESTYRELSEN FOR VSVJ.

Efter generalforsamlingen d. 23. marts 1995, er der sket nogle ændringer i sammensætning af bestyrelsen for VSVJ, og derfor vil det være relevant med en præsentation af bestyrelsesmedlemmerne:



Siddende forrest: Fmd. Carsten Hansen. Bagerst fra venstre: Best. medlem Egon Madsen, kasserer Lars Stig Madsen, sekretær Kurt Moskjær Andersen, best. medlem Torben Buhl og næstfind. Jacob Bechsgaard. Best. medlem Søren Andersen var fraværende.

Formand Carsten Hansen, 33 år er til daglig sælger af højtryksrensere. Har været medlem af bestyrelsen siden starten i juni 1992, hvor han har bestridt posten som formand for VSVJ.

Næstformand Jakob Bechsgaard, 50 år er til daglig plejehjemsassistent og frisør. Har været medlem af bestyrelsen siden juni 1992.

Kasserer Lars Stig Madsen, 34 år er til daglig faglig konsulent i en fagforening. Blev valgt ind i bestyrelsen ved generalforsamlingen i marts 1995.

Sekretær Kurt Moskjær Andersen, 23 år, er til daglig driftsleder på et kraft-varmeværk. Har været medlem af bestyrelsen siden januar 1995, og har inden da været førstesuppleant fra generalforsamlingen i 1994.

Bestyrelsesmedlem Søren Andersen, 38 år er til daglig mejeriarbejder. Har været medlem af bestyrelsen siden starten i juni 1992.

Bestyrelsesmedlem Torben Buhl, 20 år, er til daglig elektriker. Har været medlem af bestyrelsen siden starten i juni 1992.

Bestyrelsesmedlem Egon Madsen, 38 år, er til daglig maskinpasser. Har været medlem af bestyrelsen siden juni 1992 og har haft posten som kasserer i perioden juni 1992 - marts 1995.



Gerda Lauridsen

Østerled 6 Nr. Nissum
7620 Lemvig

Telefon / Telefax
9789 1164

- tilbyder nu også

kopiering i

fuldfarve.

Støt vore annoncører - de støtter VSVJ !

AKTIVITETER I VSVJ.

Start på udlejningssæson 1995:

- Mandag d. 1. maj 1995 starter udlejningssæsonen for sinnecyklerne og den varer indtil d. 31. oktober. Udlejning varetages igen i år af Videbæk Turistervice c/o "Antons Camping", Falkevej 1, 6920 Videbæk, Tlf. 97 17 37 17.

Som noget nyt i år, er der to typer billetter, nemlig en 4-timers billet til 50 kr. og en 8-timers billet til 85 kr.

Udstilling og udflugt i Herborg:

- Fredag d. 19. maj 1995 er der en udstilling i Herborg forsamlingshus om Skjern-Videbæk banens betydning for Herborg. Kl. 16⁰⁰ og kl. 17⁰⁰, er der sinnecykeludflugt Herborg-Risdal.

Medlemsudflugt til Åbent hus i Randers hos DSB Museumstog:

- Søndag d. 13. august 1995 er der en medlemsudflugt til DSB Museumstog's Åbent hus på remiseområdet i Randers, hvor der bliver mulighed for at opleve svundne tiders stemning. Udstillingstemaet i år er "Frichs-materiel", så der vil blive rig lejlighed til at se materiel fra Frichs-fabrikkerne i Århus. Dog er det ikke kun motormateriel, der vil være repræsenteret, men også damplokomotiver af litra Cs, D, E, F, Fs, H, Ks og R.

Der er afgang fra sinnecykelskuret i Herborg, søndag kl. 08.00.

Bindende tilmelding sker til sekretær Kurt Moskjær Andersen på tlf. 97 89 16 43 senest d. 15. juli 1995. Prisen for turen afhænger af antallet af tilmeldinger, men entreen koster 20 kr. pr. person. Såfremt der er tilmeldinger nok, lejes en bus ellers sker transporten i privatbiler.

MASKINAFDELINGEN.

Arbejder hver tirsdag fra kl. 19⁰⁰, med klargøring af de gl. skinnekykler, restaurering af arbejdstroljen MD15 m.v.

Mødested er skinnekykelskuret, på Herborg Station.

Tilstedeværende fra bestyrelsen:

Maj		Juni		Juli	August		September	
2	Egon M.	6	Søren A.	FERIE	1	Carsten H.	5	Kurt M. A.
9	Jakob B.	13	Jakob B.	FERIE	8	Søren A.	12	Carsten H.
16	Søren A.	20	Søren A.	FERIE	15	Torben B.	19	Søren A.
23	Torben B.	27	Torben B.	FERIE	22	Lars S. M.	26	Torben B.
30	Carsten H.			FERIE	29	Jakob B.		

BANEADELINGEN.

Arbejder på selve banen hveranden lørdag fra kl. 13⁰⁰, nedenstående lørdage.
Mødested er skinnekykelskuret, på Herborg Station.

- 13. maj : Rydning af sporet ved Kongsholm station.
- 27. maj : Beskæring af vegetation langs banen.
- 10. juni : Oprydning på stationspladsen i Herborg.
- 24. juni : Sortering af sveller i Herborg.
- 5. august : Genetablering af overskæring over Møllevej.
- 19. august : Genetablering af overskæring over Møllevej.

Tilstedeværende fra bestyrelsen:

Maj		Juni		Juli	August		September	
13	Torben B.	10	Carsten H.	FERIE	5	Kurt M. A.	2	Lars S. M.
27	Lars S. M.	24	Søren A.	FERIE	19	Torben B.	16	Carsten H.

Medlemmerne bedes, såvidt muligt, tage værktøj med til arbejdsdagene.
Ved problemer af nogen art, kontaktes den tilstedeværende fra bestyrelsen.