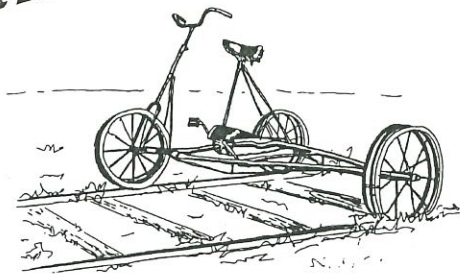


Skinnecyklen



(Foto: Kurt Andersen)

Nr. 3 • august 1998 • 6. årgang

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 sinnecykling 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 under 18 år og derunder.

VSVJ's bestyrelse:

Formand

VSVJ's Internet-adresse:

<http://www.ikasths.dk/vsvj> VSVJ's e-mail adresse: vsvj@usa.net

„Sinnecyklen“ er
medlemsblad for
Videbæk-Skjern
Veteran Jernbane og
udkommer fire
gange årligt

Redaktion:

Svend Aage
Clemmensen,
Stationsvej 17,
6920 Videbæk
Tlf. 97 17 12 96

**Udgivelses-
terminer:**

Nr. 2: uge 22
Nr. 3: - 33
Nr. 4: - 46
Deadline 3 uger før

Tryk og layout:
Team Lynderup
Tlf. 97 17 34 08

Siden sidst:

Så har vi resultatet for den første halvdel af sæsonen 1998, den ser lovende ud, der har været udlejet 1174 sinnecykler, der har givet en indtægt på 101.112 kr. eller 1123 kr. pr. dag med en indtægt på 75 kr. pr. sinnecykel/dag. Resultatet må anses for meget tilfredsstillende, når vi tager vejr-
liget i betragtning i juli måned.

Der har været 2780 personer ude at cykle på banen, det er 31 personer om dagen. Af de 2780 personer der har prøvet at køre på sinnecyklerne, var de fleste danskere, men tyskerne, nordmændene og sven-
skerne er meget godt repræsenteret. Af andre nationer der har været ude at køre kan nævnes, England, Belgien, Østrig, Ita-
lien og Holland.

Indhold:

Siden sidst.....	side 3
Skjern - Videbæk	side 6
Min barndoms togverden	side 10
1872: Med dampfærge over Lillebælt.....	side 13

Udlejningen af skinnecykler går meget godt, der er forudbestilt ca. 300 skinne-
cykler indtil den 1. oktober 1998. Som et kuriosum kan nævnes, at der er forudbestilt mange skinne-
cykler til sæsonen i 1999.



Der har været en stor stigning af hollænderne, det skyldes at der har været en kampagne om VSVJ i den Danske turistbureau i Holland.

Siden sidst berettes der om, at vi havde ansøgt Videbæk kommune om garanti for et lån på 650.000 kr. i Skjernegnens Andelskasse, men vi fik afslag på lånet. Citat fra skrivelsen fra Videbæk kommune. "Økonomiudvalget har behandlet jeres ansøgning om kommunegaranti i forbindelse med finansiering af en remise bygning.

Ansøgningen kan desværre ikke imødekommes, begrundet i reglerne for kommuners optagelse af lån og afgivelse af garantier. Såfremt kommunen stiller garanti til jeres projekt, vil det være sådan, at kommunen skal deponere et tilsvarende beløb af egne midler, i lige så lang tid som garantien ville løbe". Citat slut.

Afslaget blev modtaget med blandede følelser i bestyrelsen, da det er ensbetydende med, at al tale om byggeri af Remissen er skrinlagt i lang tid. Hvis vi skal i gang med byggeriet, er det nødvendigt at vi søger om tilskud fra fonde og lignende.

På et bestyrelsesmøde den 12. august var der en debat om opbakning fra vore medlemmer, det endte med at vi vil anbefale, at alle

der har mulighed for at hjælpe os, kommer og deltager i arbejdet med at gøre banen i stand. Opbakningen som vi forventede ville komme, var skuffende. Sagt på en anden måde, så er vi ved at drukne i vores succes, det er de samme der møder op når vi har arbejdsdage. Arbejdsbyrden for bestyrelsen er ved at være for stor, når vi ser på antallet af medlemmer der møder op på arbejdsdagene.

Af projekter der haster med at blive udført kan nævnes: Bomme over vejene, de har været udsat for hærværk, og skal fornyes. Der trænger også meget til at blive klippet ukrudt langs banen, især på den sydlige del. Ved Planteskolen i Sædding skal vi have klippet grenene af, inden vi skal have sprøjtevognen til at sprøjte banen i 1999.

Det var også ønskelig at vi fik tid til at få sporene over vejene ryddet, så overgangen var noget nemmere.

Alt dette kan vi ikke klare uden at vi får hjælp fra medlemmerne, bestyrelsen kan ikke klare det selv.

I håb om at der er flere der vil hjælpe, vil vi forsøge at have en arbejdsdag hver måned.

Det bliver lørdage kl. 11.00 i uge 35, 29. august, uge 39, 26. september, uge 43, 24. oktober og uge 47, 21. november 1998.

Alle datoer der blev bragt i sidste nummer af Skinnecyklen gælder ikke mere, men der henvises til nye datoer.

Alle disse lørdage vil bestyrelsen være fuldtallig, for at gå foran i arbejdet, i håb om at der bliver lavet noget.

Som det er bekendt af de fleste, så har TV Midt/Vest været på besøg hos os, filmholdet var ude på banen i 5 timer for at fotografere, det kom der en reportage på ca. 5 minutter ud af. Reportagen er blevet sendt på de regionale sendestationer over hele Danmark og vil blive sendt på landskanalen TV2. Udsendelsen var en god reklame for Veteranjernbanen, der er mange der har henvist til Tv-udsendelsen når de bestiller skinnecykler.

Skjern - Videbæk

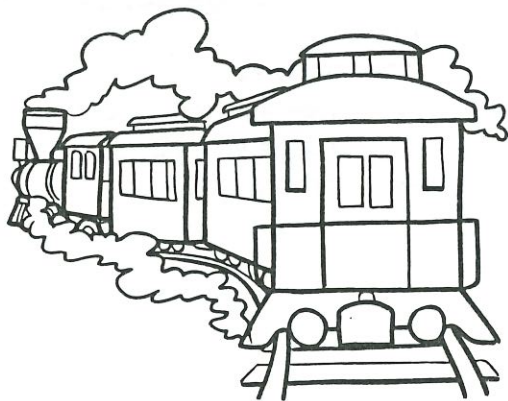
Fortsat fra sidste nr.

Videbæk station (Dæ) lå 19,5 km fra Skjern. Selve stationsbygningen lå 400 m nord for landevejen. Efter henstilling fra lokale brugere af banens persontog oprettedes der i 1930 et trinbræt ved overkørslen (nr. 28) ved hovedvejen. Her standsede alle persontog. Videbæk trinbræt lå af sikkerhedsmæssig henseende på selve Videbæk station - indenfor stationens signaler. Ved overkørslen ligger også en bolig for en baneformand. Efter nedlægningen af persontrafikken på banen anlagdes der nye læssespor umiddelbart syd for hovedvejen, og hele stationsarealet blev solgt. Der indrettedes så godsekspektion i baneformandsboligen. Videbæk station (nord for hovedvejen) havde to spor for persontog, et omløbspor og et læssespor med stikspor til enderampe. I stationens nordøstligste ende lå en enkeltsporet lokomotivremise med en foranliggende 13 m drejeskive.

Trafikken

Trafikken på Videbækbanen udvikledes sig efter åbningen ikke i den rigtige retning. Forlængelsen til Skive kom aldrig, og banens eget opland var meget tyndt befolket og havde ingen transportkrævende erhvervsliv, hvis der ses bort fra brunkulslejerne ved Risdal.

Allerede i 1928 blev Videbæk Borgerforening trukket ind i drøftelser om banens fremtid. Det gik skidt med trafikudviklingen. I 1930 nedsattes under statsbanerne det såkaldte Stykgodsudvalg, der undersøgte forholdene



på en række sidebaner tilhørende DSB. En af disse var Skjern-Videbæk banen. Udvalget kom til flere mulige løsninger på banens problemer: En nedlægning af persontrafikken og kun godstogskørsel med rangermaskine fra Skjern, motorisering af persontrafikken med lette motorvogne (da undersøgelsen blev foretaget, anvendtes der et damplokomotiv af litra J, en personvogn for 3. klasse litra CCB, en personvogn for 2. og 3. klasse litra Bf og en pakvogn litra Ed på banen).



Men efter en lokal aktivitet omkring spørgsmålet om banens fremtid fik motorvognene - de små benzinmotorvogne af litra ME - lov til at køre videre med fire tog dagligt i hver retning. Driften billigjordes ved reduktion i bemanning af stationerne - og indførelsen af motorvognene.

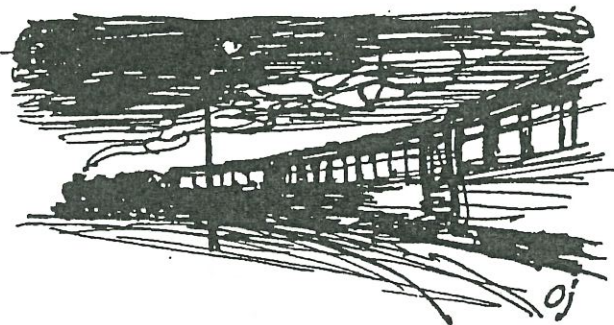
Under 2. verdenskrig gjorde banen atter meget god fyldest. Nu var togene atter så store, at der igen måtte indsættes damplokomotiver. Hvor der i banens allerførste år benyttedes damplokomotiver af litra A og B samt G - så var der under 2. verdenskrig litra G og O, mens der sporadisk anvendtes K og D-maskiner. Det var gerne maskiner fra Århus. Under ophold i Skjern køre disse lokomotiver undertiden et tog frem og tilbage til Videbæk inden de atter returnerede fra Skjern via Herning og Skanderborg til Århus.

Efter 2. verdenskrig da forsyningssituationen blev mere normal, vendte de små Triangel-motorvogne atter tilbage. Denne gang i form af litra MC og litra MF. MC'erne var tidligere MF vogne, der i 1950 fik dieselmotorer.

Efter krigen normaliseredes forholdene atter. Men de små motorvogne fortsatte at køre seks tog dagligt mellem Skjern og Videbæk - med maksimalt 45 km/t.

Efterhånden mente DSB, at Triangelmotorvognene fra 1930'erne var ved at være udslidte. Og fra 2. oktober 1955 indstilledes tra-

fikken på Skjern-Videbæk banen. Godstrafikken fortsatte dog, idet Skjern stations rangmaskine brugte en times arbejdstid dagligt med at køre til Videbæk og tilbage med gods-

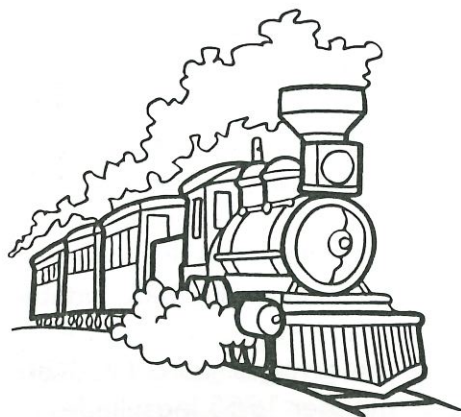


vogne. Ved andre danske sidebaner fortsatte Triangelmotorvognene med at køre i mere end 10 år - og afløstes til en vis grad allerede i 1950 af skinnerbusser.

Efter ophøret af persontrafikken på banen fortsatte Skjern stations ragertraktor (Ardelt traktor i de seneste mange år) udvekslingen af vogne på banen. Og det var faktisk kun Videbæk station, der havde gods af betydning. I 1968 rettede banesektionen i Struer henvendelse til det daværende 2. distrikt i Århus og anmodede om nedlægning af læssesporene på mellemstationerne. Det dokumenteredes af en opgørelse over vognladningstrafikken på stationerne. Den så i 1967 således ud: Ankomne vogne: Kongsholm 24 stk., Sædding: 4 stk. og Herborg 7 stk. I samme periode var der overhovedet ikke læsset vogne på de pågældende stationer. Disse an-

komne transporter var hovedsageligt kunstgødning i perioden november-marts.

I mange år var kartoffelmelsfabrikken i Videbæk banens største kunde. Syd for Videbæk „godsstation“ læssedes på „fri bane“ mellem to stoppebomme, hhv. 18,2 km og 18,4 km fra Skjern, vognladningsgods hos kartoffelmelsfabrikken og



mælkekondenseringsfabrikken. Endvidere var der nordøst for banens overkørsel nr. 27a to læssespor.

1. april 1971 ramtes Skjern-Videbæk banen hårdt. Denne dato flyttede kartoffelmelfabrikken i Videbæk - og banens bedste kunde forsvandt. Kort herefter udbad DSB's baneafdeling sig instrukser for banens fremtidige brug af hensyn til vedligeholdelsen af det efterhånden dårlige spor. DSB's trafikafdeling var dog ikke helt indstillet på at opgive banen, idet der til trods for bort faldet af kartoffelmelsfabrikken transporten stadig befordredes en hel del vognladningsgoods til Videbæk - først og fremmest øl og mineralvand fra de københavnske bryggerier, træ fra Sverige og andet godt, der kom langvejs fra og derfor er godt for DSB, idet det giver trafik til andre statsbanestrækninger.

Skjern-Videbæk i tal:

Længde: 19,5 km. Sporvidde:

1435 mm. Skinner: 32 kg/m.

Banen er enkeltsporet og uindhegnet i hele sin længde.

Højeste hastighed (da banen havde persontrafik): 45 km/t.

Videbæk og Sædding havde centralaflåste og -betjente sporskifter.

Driftsresultater 1930-31. -

105.000 kr. (persontrafikkens indtægt udgjorde ca. 17.500

kr., hvoraf over 10.000 kr.

hidhørte fra lokale biletter mellem banens egne stationer.

Godstransporternes indtægter

lå på ca. 42.000 kr. - hvoraf

de ca. 40.000 hidrørte fra

goods mellem banens stationer og stationer udenfor banen).



Min barndoms togverden

En beretning fra Knud Mikkelsen, søn af fhv. sognefoged Peder Mikkelsen, Videbæk, nu bosat i Egå.

Som barn og ung var jeg meget fascineret af tog. Hvad det var, der tiltrak, er jeg aldrig blevet helt klar over. Hverken store, flotte biler eller imponerende skibe har rykket i mig i samme grad som tog. Selv om jeg er vokset op tæt på skinnerne, blev toget aldrig noget, der bare kørte forbi uden at blive kigget på, vinket til eller fulgt med øjnene så længe som muligt.

Jeg er opvokset på den lille gård "Sandbæk" som indtil 1978 lå dér, hvor Mælkekondenseringsfabrikken i Videbæk nu breder sig. Min farfar solgte jord fra til anlæggelse af banen i 1920, og min far har stået som 12-årig knægt og vinket til det allerførste tog. Min farmor solgte senere som enke jord til Kartoffelmelsfarikken først i 1930'erne, og min far afhændede marken nord herfor til Mælkekondensringsfabrikken først i 1950'erne.

Før sommeren 1953 var mit forhold til togverdenen næsten udelukkende beskuerens. Et par herlige undtagelser i brugerens rolle

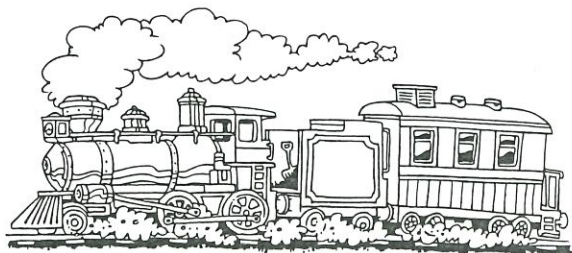
var familiebesøg hos en moster på Fyn, som boede op og ned ad hovedlinien mellem Odense og Nyborg. De damplokomotiver, der her kom brusende, med en hale af gods- eller personvogne efter sig, kunne godt nok tage vejret fra et par purke som min bror, Kristian, og mig. I sammenligning hermed kunne toget derhjemme godt nok ikke klare sig,



men efterhånden som besøgene på Fyn kom på afstand, vendte kærligheden til vores eget lille tog tilbage.

At Skjern-Videbæk banen skulle være truet af nedlæggelse, indgik ikke i min barndoms fantasi. Jeg kan ikke mindes, at de voksne har talt om det, når vi børn lyttede, og det ville også have forekommet os utænkeligt. Kristian og jeg tænkte nok modsat, at banen skulle vokse, føres videre nordpå, og togene blive større og længere. Var det kun ønsketænkning? Når vores noget ældre tog-interesserede fætter

Jørgen var på besøg fra København, udbredte han sig med kendermine om jernbanernes blomstrende fremtid, og jeg mindes bl.a. hans fine tegning



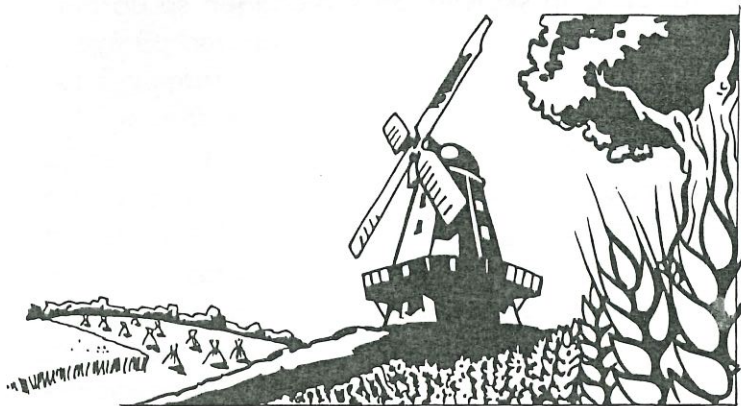
af "Videbæk Banegård år 2000", hvor lyntoget holdt ventende ved perron 1!

Fra sommeren 1953 til nedlæggelsen i 1956 var jeg så også fast bruger af toget til mellemskolen i Tarm, ligesom Henning Rasmussen fra mejeriet og dyrlæge Hansens Bente, der allerede har skrevet om deres oplevelser i "Skinncyklen". Først og fremmest husker jeg de tre år som en fantastisk god tid, også selv om det vitterlig var en lang skolevej og skoledagen så upraktisk for de tilreisende elever. Den var god, fordi den bød på nye indtryk og oplevelser hver dag. Vi skoleelever havde temmelig frit spillerum i den påkoblede vogn. Her opholdt konduktøren sig ikke, så her kunne vi udfolde os med lektielæsning, skolesladder, kortspil, papirkugleskyderi og andet tumleri. De to sidstnævnte aktiviteter kunne ofte få "ubudne passager" til at foretrække frem til motorvognen, og så måtte vi blot håbe, at der ikke blev klaget til konduktøren. Vi vidste jo godt, at vi risikerede at blive smidt af ved nærmeste station, men jeg mindes ikke, at det nogensinde skete. En af konduktørerne - Freddy hed han vist - var vi lidt nervøse ved; han var større end de andre, og der gik det rygte om ham, at hvis man

ikke opførste sig ordentligt, kunne han med én arm løfte en knægt op i nettet over sædet og kræve, at man blev liggende der til Videbæk.

Skulle roen falde over os, kunne vi også sagtens få tiden til at gå med at kigge ud af vinduet. Ældre gymnasieelever, der havde taget turen i 6-7 år, orkede ikke at sidde blandt os rollinger, så de var rykket frem i motorvognen, hvor de nød godt af togets vuggende bevægelse til en blund i ny og næ. Men vi andre ville ikke gå glip af noget, og mange indtryk blev registreret og kommenteret. Da vi engang - vist ved Kongsholm - påkørte en ko, som blev skubbet et langt stykke med toget, før det standsede, husker jeg, hvor ophidsende vi blev ved at se konduktøren sindigt gå hen til gården et par hundrede meter borte for at hente assistance. Koen var nemlig i live, men det var den ikke, da han kom tilbage med gårdmanden! - Et andet billede på nethinden er ankomsten til Herborg, som havde sin selvbestaltede stationsforstander i form af en stor knægt, som vist hed Karl Erik, efter sigende fra en stor familie med mange børn. Han tog trofast imod alle eftermiddagstog og sendte dem vinkende videre til Videbæk.

Kort før ankomsten til Videbæk kastede jeg tit et blik ud for at se, om Far var i marken, om Mor var i haven, evt. hængte vasketøj op, eller om min søster Bodil og lillebror Ole legede udenfor. Der var som barn altid nogen at komme hjem til - heldigvis.

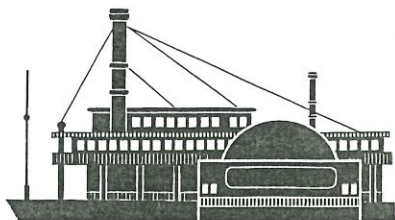


1872: Med dampfærge over Lillebælt

For ikke altid at tænke i gamle jernbaner, vil vi bringe en artikel om dampfærger, det første om den lille overfart over Lillebælt fra Strib til Fredericia, nu hvor den nye Storebæltsbro er taget i brug.

Danmark er jernbanefærgernes land, og færgerne har i 125 år været grundlaget for, at der har kunnet drives rationel jernbanedrift i vort ørige. Den første oprindelse til jernbanefærger er imidlertid ikke dansk, idet lillebæltsoverfarten i 1872 blev etableret efter forbilleder hentet i Skotland. Ganske vist havde man forinden på nogle søer i Värmland og Bergslagen i Sverige etableret overførsel af malmvogne ved hjælp af pramme udstyret med spor, men der var her kun tale om nogle smalsporede hestebaner, der ved hjælp af søerne blev sat i forbindelse med hinanden. Denne primitive transportform forsvandt efterhånden som der blev anlagt jernbaner, og var dengang næppe kendt udenfor Sverige.

Tanken om egentlige jernbanefærger opstod i Skotland kort før midten af forrige århundrede og gjaldt i første omgang overfart over den skotske flodmunding eller fjord Tay, der skærer sig dybt ind i Skotlands østkyst ved Dundee. Her blev verdens første jernbanefærge „Leviathan“ bygget i 1849 og sat i drift den 7. februar 1850 på den såkaldte Forth-rute, der gik fra Burntisland til Granton (få miles fra Edinburgh). Færgen blev i samtiden beskrevet som „The floating Railway“ (den flydende jernbane). I 1851 åbnedes Tay-ruten fra Ferryport-on Craig (nu Tayport) på sydsiden til Broughty Ferry på nordsiden nogle mil øst for Dundee. Begge de skotske ruter blev hurtigt en succes, men de var dog ret kortlivede. Efter at den berygtede første Tay-bro var åbnet i sommeren 1878 (styrtede i floden med et tog året efter), og den



berømte Forth-bro tage i brug i 1890, gik kendskabet til disse tidlige færgeruter for den store del i glemmebogen.

De danske færgeplaner

De første danske planer om at forbinde de af bælteerne adskilte landsdele ved hjælp af jernbanefærger meldte sig, da hovedlinierne for det kommende jysk-fynske jernbanenet blev fastlagt i slutningen af 1850'erne. Der fremkom et forslag om færgeforbindelser i 1859, men det vandt ikke større tilslutning. Færgeplanerne kom først frem med styrke, da de engelske anlægsentreprenører, Peto, Brassey & Betts, havde fuldført Århus - Randers banen i 1862 og baneanlæggene Flensborg - Århus og Nyborg - Strib ved under planlægning. Planerne blev nu båret oppe af englændernes interesser - som storaktionær i Det danske Jernbane Driftsselskab (DJDS) - i en sammenknytning af hele monarkiets kommende jernbanenet fra Helsingør til Randers, Holstebro, Flensborg og videre til Altona og dermed Hamburg. Planerne gik derfor straks ud på at tilvejebringe færgeforbindelse både over Storebælt og Lillebælt. I regeringen var man ligeledes interesseret i dampfærgeplanerne, og indenrigsminister Orla Lehmann foranledigede, at der i slutningen af 1862 fremkom en for rigsdagen bestemt redegørelse: „Om Jernbane - Dampfærger paa Store- og Lillebælt“. Redegørelsen indeholdt bl.a. indlæg fra de mest prominente af de engelske jernbanemænd, der var beskæftiget med de danske baner. Således skriver Betts, at „en heldig Drift af det danske Banenet kan ene opnaaes ved en Anskaffelse af Dampfærger til Store- og Lillebælt som en første Grundbetigelse derfor“. Sir Morton Peto, den største aktieejers, fremfører fem betydelige engelske ingeniørers vidnesbyrd om planens praktiske gennemfærlighed, og overdriftsbestyrer Johs. Louth ved Südschleswig'sche Eisenbahn (SSE) i Flensborg redegør for den forventede trafikstigning. Ligesom ved DJDS var SSE's hovedaktionærer Peto, Brasen & Betas. På dansk side indeholder redegørelsen indlæg fra dampfærgesagens utrættelige forkæmper, daværende kaptajn Niels Holst samt kaptajnløjtnant Schönheyder og kaptajn Anton Hoffmann.

fortsættes i næste nr.