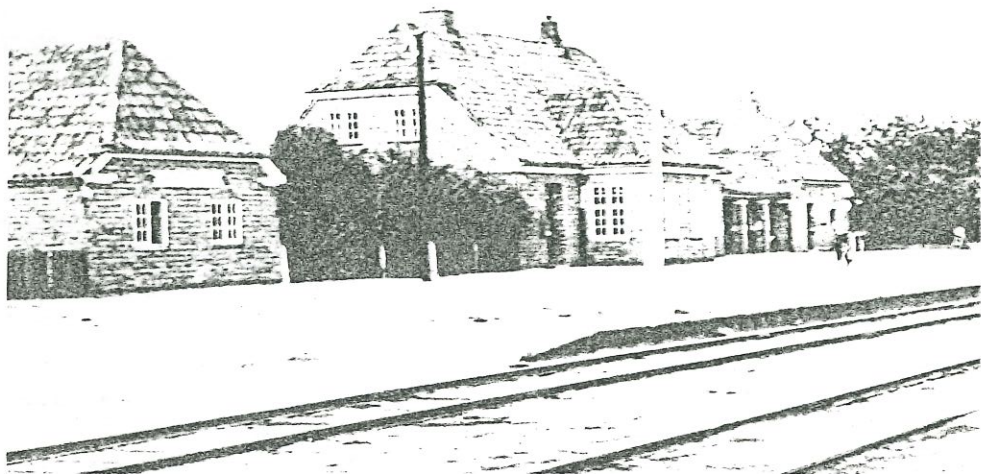

Herborg Station

Nr. 3. November 2000. 1 årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

VSV & MJ
Herborg Station
6920 Videbæk

Redaktion :

Flemming Egeslund
Flytkær 2, Ølstrup
6950 Ringkøbing
97 34 60 74

Kontingent, aktive som passive :

Kr. 150,00 årligt.

Fra 10 til 17 år halvt kontingent

Fra 18 til 59 år helt kontingent

Fra 60 år halvt kontingent

Arbejdsdage :

Der arbejdes lørdage i lige uger :

Kl. 11.00 til 17.00

Mødested :

Herborg Station

Klubaftener :

Hver mandag og torsdag aften :

Kl. 19.00 til 22.00

I klublokalerne på Herborg station

Forsiden :

Herborg station d. 27.07.1954

Foto :

Ib V. Andersen

Bagsiden :

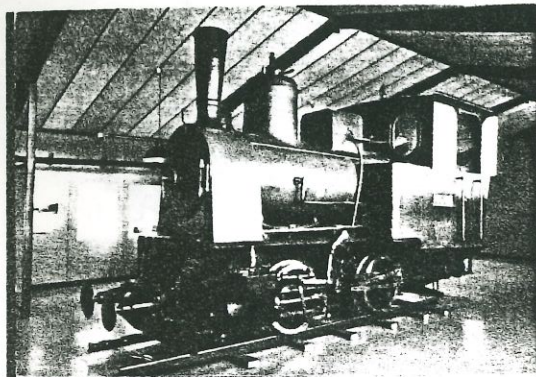
Elend Station, Harzquerbahn 1990

Foto :

F. Egeslund

Jernbaner på Island

Fra Ari Hjörleifsson har jeg modtaget billede og beretning om en del af den kortvarige eksistens af jernbaner på Island



Pionér på Arbær Museet.

Lokomotiverne der blev brugt til transport af grus og sten til havnebyggeriet i Reykjavik fik navnene Minör og Pionér. De var begge bygget i 1892 af Arnold Jung i Jungenthal ved Kirchen, Tyskland. Pioner fik ny kedel i 1910, hvilket er stemplet på én plade sat på siden af lokomotivet.

Lokomotiverne var 4,9 m. lange og 3 m høje. De vejede 13 tons tomme og 15 tons fuldt lastede med vand og kul. Sporvidden var 900 mm. De var ikke bygget med øje for hastighed, men for trækraft. Formodentlig kunne Pionér opnå en hastighed af 50 km/t.

Lokomotiverne kunne ikke vendes, så da de blev anbragt på sporet havde de altid fronten den samme vej.

De kørte forlæns til Öskjuhlid og så, enten trak eller skubbete de vognene.

Stenene blev læsset på på åbne fladvogne, mens der blev anvendt vogne med høje sider til grus. Lokomotivet kunne trække/skubbe op til 27 vogne af gangen. Hver dag blev der kørt 7-8 ture til Grandi og 17 på Batterilinién. (Havnen).

Når toget krydsede befærdede veje blev der benyttet en fløjte for at advare trafikkanterne.

Toget kørte hver dag året rundt, uanset vejret. Sporet var ikke oplyst og der fandtes ikke signaler. Lokomotiverne var uden lys, dog var de forsynet med en lille olielampe i begge ender.

Lokomotiver af denne type blev for det meste brugt til industriformål. Begge lokomotiver blev købt brugt i Danmark. Minör blev brugt som reserve og var ikke så kraftfuld som Pionér. Pionér blev brugt under hele havnebyggeriet.

I 1961 blev Pionér opstillet i Reykjavik som en del af byens 175 års jubilæumsfest Derefter stod det udendørs ved Arbær Museet. I vinteren 1975 kom det under tag i en nybygget hal. Det blev rengjort og opmalet, men kedelen blev ikke renoveret. Minör tilhører havneadministrationen og opbevares gemt væk i en hal.

Da jernbanen i 1928 blev nedlagt solgtes vognene til Polen, og de sidste rester af spor blev fjernet under 2. Verdenskrig.

Tekniske Data :

Længde	4,9 m
Højde	3,0 m
Wægt, (fuld)	15 tons
Wægt, (tom)	13 tons
Vandtank	1,5 tons
Kul	0,5 tons (én dags forbrug)
Gangtøj	Walschaerts-type
Damptryk	180 lb/sq m
Kraft	150 hk
Drivhjul	78 cm
Max hastighed	50 km/t
Sporvidde	900 mm.

(Historien fortsættes med planerne om en ordinær jernbane for persontrafik).

Redaktionen har haft besøg af Jacob Bechsgaard. Det resulterede i en rejseoplevelse fra England.

I det meget tidlige forår, nærmere betegnet i uge 10 besøgte jeg England. Selvfølgelig benyttede jeg lejligheden til at køre tog og besøge nogle Turist Railways som veteranbanerne bliver kaldt derovre.

Første besøg gjaldt Didicot Railway Centre som ligger mellem Reading og Oxford. Jeg listede lige så stille rundt, men da folkene på jernbanen blev opmærksom på min person, blev den røde løber på det nærmeste rullet ud. Det blev en rundvisning og forklaring der var helt i top. Desværre er mit engelsk ikke noget at prale af, men ved hjælp af tegn, fagter og en masse grinen gik det. Centeret er en fantastisk samling af British Railways vogne og lokomotiver, mange af dem fra begyndelsen af det forrige århundrede. Alt, eller næsten alt, materiel er restaureret på den flotteste måde. Bygningerne incl. blokpost er på det smukkeste istandsat. Det blev en oplevelse af dimensioner. Da Centeret ligger lige ved siden af hovedsporet mellem Reading og Oxford var der også lejlighed til at se både regional og højhastighedstog. Et bevidenhedsrigt besøg.

Jeg forsøgte også at besøge Amserlen Rheilffordd Talylyn Railway. Det er en smalsporbane der løber mellem Thwyn og Abergynolwyn, hvordan det udtales vides ikke, da mine kundskaber i gælisk er, om muligt, endnu mindre end i engelsk. Desværre gjorde årstiden, at banen ikke var i drift, men det så meget interessant ud, set udenfor hegnet.

En del af tiden blev tilbragt på Leamington Spa station. Her er der en meget tæt trafik af alle togtyper, lige fra godstog over regionaltog til højhastighedstog.

Sporet er hovedstrækning mellem London og Birmingham. Jeg så autotransport, kul, jern og kemikalievogne med op til 40 - 50 vogne. Her er trækraften diesel da sporet ikke er elektrificeret. Godsvognene er med dobbelte bogier, hvilket indikerer stor lastevne. Trækraften ligner en kraftig MZér i overstørrelse.

Regionaltogene er består af 4 vogne, med motor under hver vogn, nogle er med grønne stafferinger, andre røde osv.

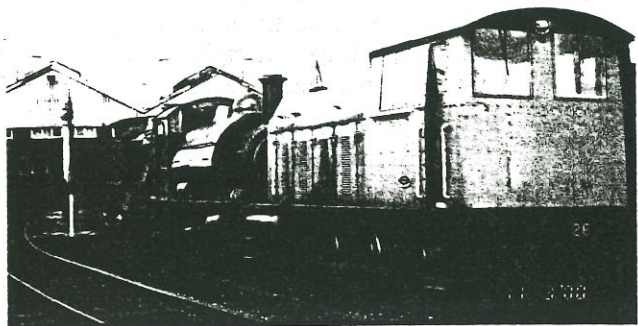
Højhastighedstogene har trækraft i hver ende med 7 vogne imellem, de kører meget hurtigt, har en fremmed lyd fra motoren, måske gasturbiner ?

Billetterne er meget moderate, f.eks. koster en billet mellem Leamington Spa og Birmingham, ca. 3 £. Service i togene er meget, meget god. Der er en god information, men sporene er dog ikke bedre end i Danmark.

Alt i alt kan en tur til de engelske jernbaner anbefales, men vær opmærksom på åbningstider, det er ikke så sjovt at rejse langt for at finde porten til oplevelserne lukket.

Jacob Becksgaard

Didicot Railway Centre



BR rangerlok, bagerst sidebanelokomotiver



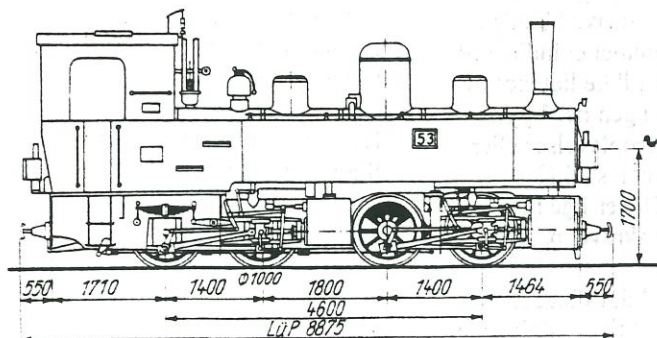
Sporarealet



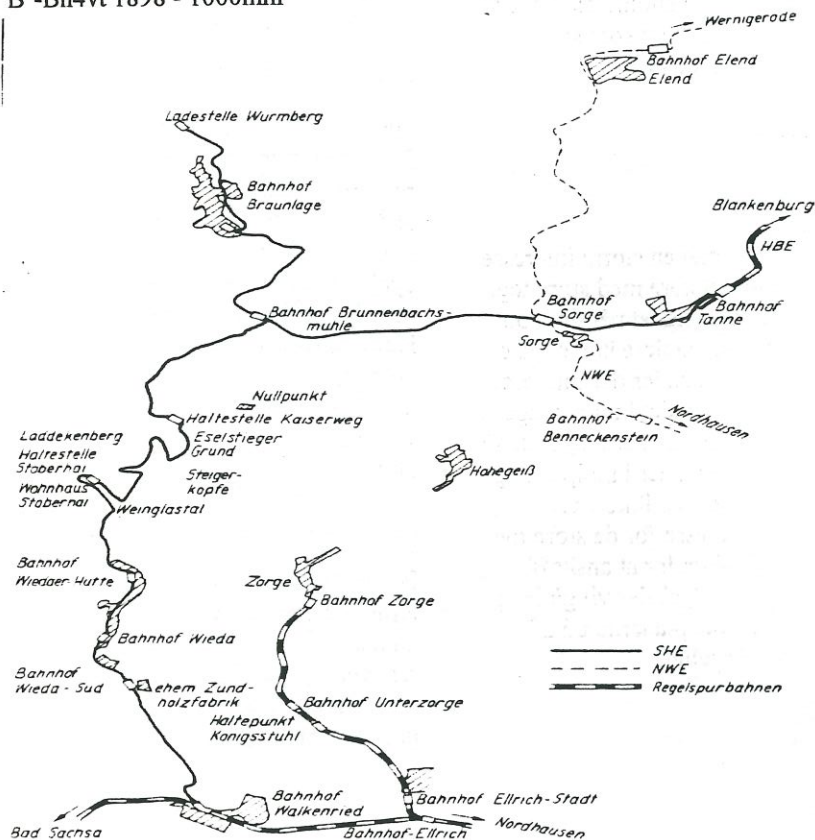
Regionaltog på Leamington Spa station

Die Südharzeisenbahn

Nedlagt totalt 1962.



Jung B'-Bn4vt 1898 - 1000mm



Strækningkort for SHE 1925

Kilde : Stolles Vandrekort i den Blå Harzfører 1925

Kære jernbanevenner

Dette er et suk fra redaktionen. Det kan da ikke være meningen at der ikke er nogen der *gider* skrive i bladet. Indtil nu er der kun kommet et indlæg til bladet. Hvorfor sender I ikke lidt stof til mig. Der må da være nogen der ligger inde med historier, rejseoplevelser eller billeder. Jeg lover at I nok skal få indlæg/billeder retur. Det er lige meget om I leverer indlægget skrevet på papir eller diskette. Hvis ikke der kommer lidt til bladet udefra, er jeg ikke istand til at udgive det.

Så !! hvis I ønsker at beholde bladet, er I nødt til at levere stof, store som små indlæg, alt er velkomment.

FE

Store tog.

Vi havde nok forventet en større interesse for vore planer om at køre med store tog. Det har desværre vist sig, at når det kom til realiteterne om at etablere kørsel på et stykke af vor bane, mangler der interesse for planerne. Faktisk er det kun et meget lille antal medlemmer der har reageret. Vi må derfor putte vore planer i mølpose og konstaterer, at det nok vil ikke være muligt at skaffe interesse for de store tog. Samtidig er tidspunktet for at anskaffe materiel nok forpasset, så der vil gå lang tid inden vi kan pakke planerne ud af mølposen igen. Sørgeligt.

FE/BA

Lidt nyt

Toiletvogn.

Arbejdet med toiletvognen går stille fremad. Kurt Kristensen kunne dog godt bruge lidt ekstra arbejdskraft.

Her skal vi rette en tak til entreprenør Sigurd Nielsen, Vorgod som har sponsoreret kloakarbejdet ved toiletvognen.

Renovering af vore klublokaler .

Også her kunne vi bruge lidt ekstra mandskab. Modelfolkene sukker efter at komme i gang med at bygge.

Skinncykler.

Udlejningen i år er gået nogenlunde. Den dårlige sommer har betydet en lille nedgang i udlejningen. Men i forhold til andre turistattraktioner skal vi nok ikke klage. Der har været en del nedbrud på cyklerne, de besøgende er noget hårde ved materiellet. Ligeledes er det gået hårdt ud over bommene ved vejoverkørslerne.

Vi takker Ferrodan i Skjern for den velvillige sponsorering af bremseklodser til skinncyklerne.

Stationen.

Der har været udskiftning af lejere i de 2 lejligheder, men begge er genudlejet. Vi har haft en del problemer med renoveringen ar badeværelset på 1. Sal, mere derom senere, da sagen endnu ikke er afsluttet.

Husk nu !!

Det er jeres blad og jeres klub. Benyt begge dele.