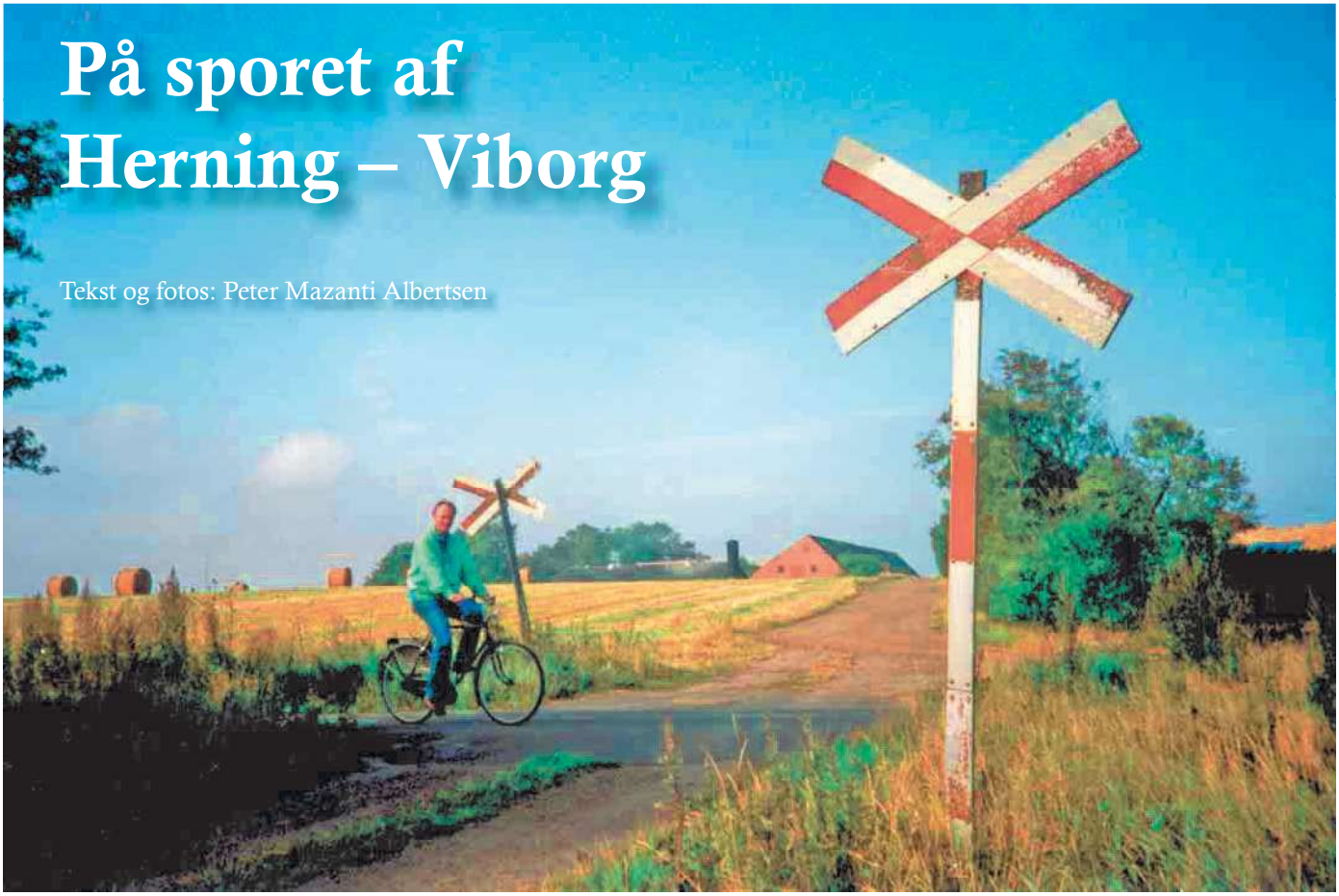
På sporet af Herning – Viborg

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen



Hedebanen Herning - Viborg er i dag cykelsti. Enkelte steder kan der findes skilte fra den tid, hvor der kørte tog, som her ved overkørslen for markvejen mod gården „Sahlholdt" 4,2 km nord for Herning. Foto fra sommeren 2006.

Hedebanen gennem de tyndt befolkede egne mellem Herning og Viborg blev anlagt i henhold til lov af 27. april 1900. Banen anlagdes som en let, uindhegnet statsbane, og banens mellemstationer skulle ikke have normal betjening. Kun Karup station skulle betjenes af en stationsmester – de øvrige stationer skulle betjenes af kvindelige ekspeditricer, som ikke deltog i banens sikkerhedstjeneste (bl.a. tilbagemelding af tog).

Disse kvindelige ekspeditricer skulle være baneformændenes koner, og derfor fik banen meget hurtigt tilnavnet „konebanen". Konernes opgaver blev at sælge billetter og ekspedere gods samt udføre almindelige post-forretninger. De ankom til banens stationer d. 12. april 1906 og blev her af afløsningsassistenter sat ind i arbejdet. Deres uniform bestod af en vinterkåbe af mørkeblåt stof samt et armbånd af hvidt stof med højrøde kanter. Herpå var der, også i højrødt, vævet et vingehjul med krone.

„Konerne" aflønnedes med fri bolig plus 10 % af stationens indtægt – dog mindst 300 kr. og højst 500 kr. Stationernes rengøring og belysning betaltes med 250 – 300 kr.

Den 47,8 km lange bane blev indviet den 25. juni 1906. Til stede var trafikministeren og en række lokale notabiliteter. Dagen efter indledtes driften på statsbanen med tre tog dagligt i hver retning.

Persontrafikken var aldrig stor – når der ses bort fra militærtogene. Under 1. Verdenskrig var godstog på 30 vogne ikke noget særsyn, og lange træk af åbne og lukkede vogne, som hovedsaligt læssedes med tørv, var medvirkende til den indenlandske brændselsforsyning. I årene efter 2. Verdenskrig havde banen betydelige mergeltransporter til landbruget.

Under 2. verdenskrig fik banen nærmest strategisk betydning, idet „Fliegerhorst Grove" blev hjemsted for tyske natjagere, som skulle forhindre allierede bombefly i at nå mål i Nord- og Østtyskland. I den sammenhæng fik banen betydelige transporter af materiel, ammunition og brændstof til flyvepladsen. Endvidere fik banen efter det danske flyvevåbens overtagelse store transporter af byggematerialer, og transporterne af ammunition og flybrændstof fortsatte til Grove Sidespor. I 1950'erne placerede flyvevåbnet et antal rekrut-eskadriller på „Flyvestation

Nybo billetsalgssted i vinterklæder.

Øverst til venstre: *Sunds station, som i dag er ombygget til ukendelighed.*

Herover: *Ilskov station gem bag en tæt ligusterhæk, bemærk at perronforkanterne og læsserampe stadig eksisterer.*

Til venstre *Kølvrå station, der i 1950'erne fik en ny stationsbygning i forbindelse med udbygningen af flyvestation Karup.*

Nederst: *Karup station, som i dag rummer byens bibliotek. Tilbygningerne er kommet til efter nedlæggelsen af banen.*

Karup". Det bevirkede, at banen fik direkte tog fra Viborg til Vejle via Herning.

En anden trofast kunde var kartoffelmelsfabrikken i Karup, og kartoffelcentralerne på de øvrige stationer brugte også banen flittigt.

Sidst i 1960'erne kom banen i DSB's søgelys, da man begyndte at nedlægge sidebanerne. Den 23. maj 1971 blev Herning – Viborg-banen nedlagt for persontrafik; godstrafikken fortsatte, men 28. maj 1972 blev Viborg – Karup nedlagt, og ved køreplansskiftet i maj 1977 Karup – Herning.

Den 20. marts 1978 begyndte man at fjerne skinnerne, og i 1981 åbnede den første del af banen som cykelsti mellem Herning og Sunds. Derefter lå arbejdet stille i nogle år, men tirsdag d. 25. juli 1995 var hele stien færdig og blev indviet 21. august samme år, og i anledningen af, at banen altså kunne være blevet 100 år, tog jeg den 29. juni 2006 en cykeltur, og her vil jeg fortælle, hvad jeg så.

Alhedestien

„Alhedestien", som vandre-, ride- og cykelstien hedder i dag, er fra Herning til Viborg 49 km lang. Jernbanens kilometersten er retableret for hver 200 m, men ophører ved 45,8 km. I Viborg kommune var de ved at blive malet, da jeg kørte forbi mellem Skelhøje og Frederiks.

Nå, så må vi hellere komme i gang med cykelturen. Stien begynder ved Knudsvej i Herning. Den er anlagt med en asfalt- og betonflisebelægning i en bredde af 1,8 – 3,0 m. 4,2 km fra Herning når vi overkørslen ved Sahlholt, og her står stadig signaler for ubevogtet overkørsel. I baggrunden ses gården „Sahlholt".

I km 5,9 lå **NYBO** billetsalgssted, nedlagt som trinbræt 26. maj 1963. Stationerne på banen er stadig flotte, og Nybo, hvor stationsskiltet endnu hænger, ligner stadig en jernbanestation. Toiletbygning og et rødt kolonnehus (privat villa) eksisterer også endnu.

8,9 km fra Herning ligger **SUNDS** station. Stationsbygningen er blev til restaurant „Den røde Okse", og ligner slet ikke en station i dag – det eneste er pakhuset, som sikkert bruges som lager. Fra Sunds fortsætter cykelstien parallelt med landevejen.

15 km fra Herning fulgte **ILSKOV** station, som i dag er en privat villa. Stationsbygning, pakhus og toiletbygning findes endnu; det nye hér er, at der i spor 1 er græs, hvor skinnerne lå. Perronen til spor 2 ligger der endnu og herovre løber nu cykelstien.

Efter Ilskov løb banen gennem Myremalm Plantage, og 19,8 km fra Herning lå **GEDHUS** trinbræt med sidespor. Dette sidespor betjente lige til banens nedlæggelse et militært depotområde. I dag kan man kun se perronkanten.

21,5 km fra Herning lå Grove sidespor, der blev anlagt under 2. verdenskrig af den militære, tyske bygningstjeneste. Dette side-

Jens Toft Ingemann

Jens Toft Ingemann

Herover: *Frem til maj 1977 kørte på hverdage et rangertræk med MT fra Herning til Karup med bl.a. kartoffelmel. Den 19. april 1977 var det MT 159 der havde tjansen, med rangering i henholdsvis Ilskov (til venstre) og til kartoffelsfabrikken i Karup (til højre).*

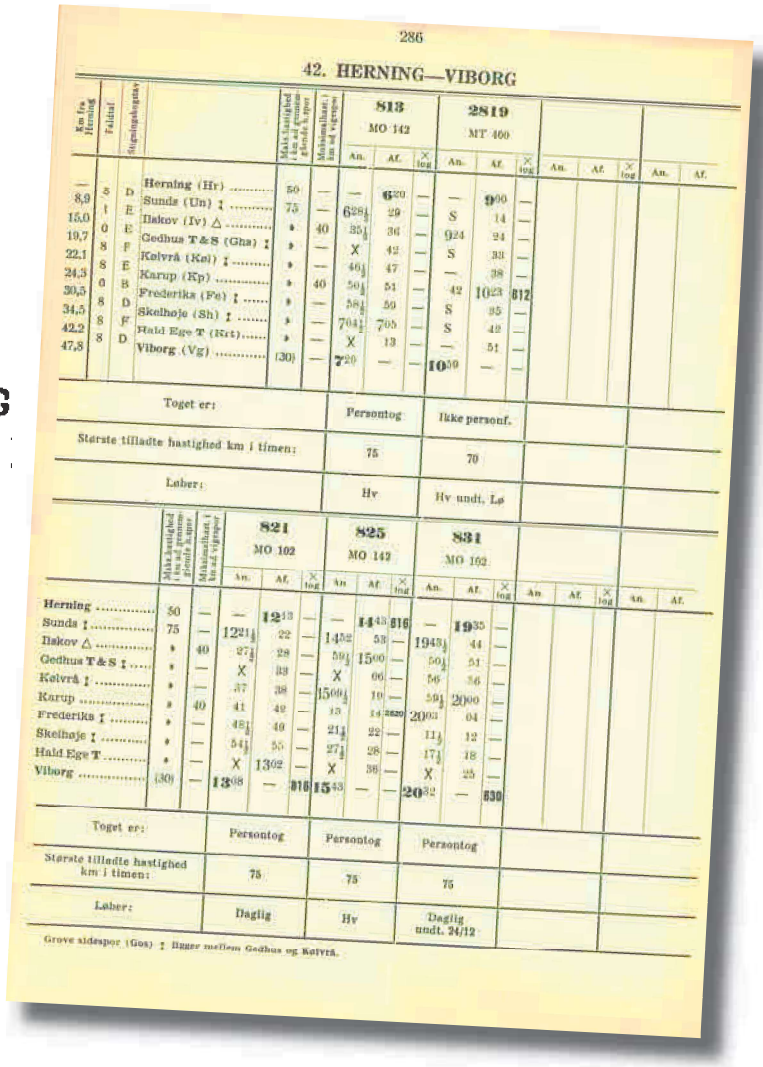
Eigil de Neergaard

Til venstre: *Tog 2819 fremført af MX passerer her Sunds med et beskedent godstog den 15. juni 1968.*

spor er nok det største, private sidesporsanlæg i Danmark, og det overlevede banen, idet det stadig var intakt, da DSB havde afsluttet sporoptagningen mellem Herning og Viborg. Sidesporet var ca. 10 km langt. Jeg har hørt, at sporet i dag er taget op, mens de fire læsse-/lossestationer samt en „hovedbanegård" (Fliegerhorst Grove Hauptbahnhof) endnu findes. DSB måtte kun køre over landevejen, hvorefter flyvestationen selv hentede vognene; den havde selv en skinnetraktor. I dag kan man ikke se noget af sidesporet på vej over til flyvestationen.

22,1 km fra Herning anlagdes under krigen **GROVE** trinbræt, som d. 2. januar

Tjenestekøreplanen for Herning-Viborg vinteren 1970-1971. Trafikken var ganske beskeden, og passagertrafikken klaredes overvejende med rutebil.



286

42. HERNING—VIBORG

Km fra Herning	Faldal	Signalplatsstyr.		Max. hastighed i km i timen (Tons ved gående tog)	Maksimalbelast. i ton ved vognpar	813 MO 142 An.	813 MO 142 Af.	813 MO 142 × log	2819 MT 400 An.	2819 MT 400 Af.	2819 MT 400 × log					
—			Herning (Hr)	50	—	—	6^{20}	—	—	9^{00}	—					
8,9	S	D	Sunds (Un) ‡	75	—	$6^{28\frac{1}{2}}$	29	—	S	14	—					
15,0	i	E	Ilskov (Iv) △	»	40	$35\frac{1}{2}$	36	—	9^{24}	24	—					
19,7	0	E	Gedhus T&S (Ghs) ‡	»	—	X	42	—	S	33	—					
22,1	8	F	Kølvrå (Køl) ‡	»	—	$46\frac{1}{2}$	47	—	—	38	—					
24,3	8	E	Karup (Kp)	»	40	$50\frac{1}{2}$	51	—	42	10^{23}	812					
30,5	0	B	Frederiks (Fe) ‡	»	—	$58\frac{1}{2}$	59	—	S	35	—					
34,5	8	D	Skelhøje (Sh) ‡	»	—	$7^{04\frac{1}{2}}$	7^{05}	—	S	42	—					
42,2	8	F	Hald Ege T (Hrt)	»	—	X	13	—	—	51	—					
47,8	8	D	Viborg (Vg)	(30)	—	7^{20}	—	—	10^{59}	—	—					
			Toget er:			Persontog			Ikke persont.							
			Største tilladte hastighed km i timen:			75			70							
			Løber:			Hv			Hv undt. Lø							

	Max. hastighed i km i timen (Tons ved gående tog)	Maksimalbelast. i ton ved vognpar	821 MO 102 An.	821 MO 102 Af.	821 MO 102 × log	825 MO 142 An.	825 MO 142 Af.	825 MO 142 × log	831 MO 102 An.	831 MO 102 Af.	831 MO 102 × log					
Herning	50	—	—	12^{13}	—	—	14^{43}	816	—	19^{35}	—					
Sunds ‡	75	—	$12^{21\frac{1}{2}}$	22	—	14^{52}	53	—	$19^{43\frac{1}{2}}$	44	—					
Ilskov △	»	40	$27\frac{1}{2}$	28	—	$59\frac{1}{2}$	15^{00}	—	$20^{01\frac{1}{2}}$	51	—					
Gedhus T&S ‡	»	—	X	33	—	X	06	—	06	56	—					
Kølvrå ‡	»	—	37	38	—	$15^{09\frac{1}{2}}$	10	—	$20^{11\frac{1}{2}}$	20^{00}	—					
Karup	»	40	41	42	—	13	14	2820	20 03	04	—					
Frederiks ‡	»	—	$48\frac{1}{2}$	49	—	$21\frac{1}{2}$	22	—	$11\frac{1}{2}$	12	—					
Skelhøje ‡	»	—	$54\frac{1}{2}$	55	—	$27\frac{1}{2}$	28	—	$17\frac{1}{2}$	18	—					
Hald Ege T	»	—	X	13^{02}	—	X	38	—	X	25	—					
Viborg	(30)	—	13^{08}	—	816	15^{43}	—	—	20^{32}	—	830					
Toget er:			Persontog			Persontog			Persontog							
Største tilladte hastighed km i timen:			75			75			75							
Løber:			Daglig			Hv			Daglig undt. 24/12							

Grove sidespor (Gos) ‡ Ligger mellem Gedhus og Kølvrå.

I Karup er der ved stationen opstillet en gul skinnecykel på en sporramme og en informationstavle, der fortæller om „konebanen". Til højre en jernskulptur til minde om banen.

Frederiks station i 1971 henholdsvis 2006. Bortset fra sporene er fjernet, perronen er beplantet og læsserampen tilsået med græs, er der ikke sket meget med bygningernen siden da.

1956 skiftede navn til **KØLVRÅ**, da tyskerne havde misbrugt navnet „Grove". Kølvrå fik en moderne stationsbygning, som i dag er lejet ud til private. Den ligger på Stationspladsen, hvor der også er busstop for togenes afløser.

Kort efter krydser jeg Karup Å, så nu er jeg halvvejs, og jeg sætter mig på en bænk og spiser min medbragte mad og nyder en kold kildevand. Det er nemlig en god sommerdag og helikopterne, som er forflyttet fra Værløse til Karup, flyver over den skønne Karup Ådal. Bag mig ses Karup Kartoffelmelsfabrik… Her var der et meget benyttet sidespor i brug til banens nedlægning i 1977. Kartoffelmelsfabrikken var en særdeles god godskunde hos DSB.

Forbi kirken, og så når vi 24,3 km fra Herning **KARUP** station, som fra begyndelsen var betjent af DSB-tjenestemænd. Det var en særdeles god godsstation, og herfra var der også et sidespor til banens grusgrav. Stationsbygningen er i dag bibliotek, og toiletbygningen er turistbureau. Der er opsat en jernskulpturplade, hvor der i venstre side står „Konebanen", og til højre er jernbanestrækningen Herning – Viborg med alle stationer og trinbrætter indsat. Desuden ses en gul skinnecykel på et lille stykke spor, og en tavle fortæller om banen.

30,5 km fra Herning lå **FREDERIKS** station. Her voksede der en by, som skylder jernbanen sin eksistens, op. Her i Jernbanegade ligger i dag den flotte station, som er privat villa. Pakhus, toiletbygning og perronkant findes også endnu, og hvis I ser på Lars Viinholts billede fra 1971 og det, jeg har taget i 2006, ligner de hinanden. På mit billede mangler bare skinnerne – ellers ingen forandring.

I km 34,5 lå **SKELHØJE** station. Stationsbygningen blev revet ned i 1982, men perronkanten er der endnu. Her er lavet et grønt område og lavet en legeplads med et legehus

Bækkelund station var måske Herning-Viborg banens mest specielle station, der trods sin imponerende størrelse, havde beskeden passager- og godstrafik.

bygget som den gamle station, og med et skilt på, hvor der står „Skelhøje station". Efter Skelhøje løb banen i en kurve mod nord for at omgå bakkerne ved Dollerup.

I km 40,2 lå **BÆKKELUND** station, der i modsætning til banens øvrige stationer, som var hvidkalkede, har en smuk rødstensbygning. I dag er det et firma, der hedder Bækkelund Papirværk, som bruger bygningen og har bygget noget mere op. Så skal man have noget et billede af stationen, bliver det fra vejsiden.

I km 42,2 lå trinbrættet **KURANSTALTEN**, som 22. maj 1966 skiftede navn til **HALD EGE**. Hvis man kommer nede fra byen, er der en vej, som hedder Trinbrætsvej, og når man så kommer ned til stien, lå det til venstre, men man kan ikke se noget i dag.

Banes endestation, **VIBORG**, ligger 47,8 km fra Herning. Som nævnt holder kilometerstenene op ved 45,8, men stien fortsætter til Middagshøjvej og ender ved broen ved banegården. Det er en dejlig tur, som jeg kun kan anbefale andre, som vil cykle på nedlagte jernbaner, hvor der er lavet en cykelsti.

Stationen i Skelhøje blev revet ned i 1982, og erstattet af en legeplads. Legehuset er dog tydeligt inspireret af den tidligere station.

Mellem Matador og Krøniken

– også kaldet Privatbanedage 2007

Af Jan Eriksen

Så er forårets store arrangement på MHVJ ved at falde helt på plads. I skrivende stud er der selvfølgeligt nogle detaljer, der mangler finpudsning, men de store linjer er klar. Vi kan godt love, at det bliver veterantogskørsel ud over det sædvanlige.

Der sker mange ting i de to dage på MHVJ, og visse aktiviteter skal man være vågen for at opleve. Der er nedsat et „Morten Korch"-udvalg, som er kommet op med mange gode idéer, men hvad de konkret går ud på, det synes vi, at gæsterne selv skal holde øje med. Men udvalgets navn siger vel lidt?

Det er ikke kun små detaljer, der gør det. VI har også store ting på programmet, både en verdenspremiere og 48 tons værktøj. Det første faste programpunkt i arrangementet er indvielsen af drejeskiven i Handest. Det sker torsdag kl. 12.00. Når indvielsen er foretaget, så har MHVJs meget aktive baneafdeling tilbudt at vise deres kunnen med et par forevisninger af ca. tyveminutters varighed, som de kalder „Banearbejde gennem tiderne" og baneafdelingen vil herunder demonstrere, hvorledes man understopper sporet ved hjælp af vores Plasser & Theurer stoppemaskine, tidl. OHJ SR 63.

I Stationsbygningen i Handest vil Jernbanebøger være til stede i den gamle ventesal og stationskontoret. Glem ikke at slå et smut ind omkring. Oldtimerklubben, som man finder i vores gamle kiosk i Handest, har brugt de mørke vinteraftner til at genskabe Mariager-Faarup-Viborg Jernbane, som den så ud i 1965 til Microsoft Train Simulator © (MSTS), og de vil vise resultatet under arrangementet. Det bliver muligt at erhverve sig en kopi af spillet, men forhør nærmere hos Oldtimerklubben under arrangementet. De har i kioskbygningen opstillet et antal PC-ere, som kan benyttes, og der er medlemmer tilstede, som vil hjælpe og vejlede med spørgsmål om MSTS. Så her får alle en mulighed for at køre deres eget tog på MFVJ. I Handest har Landsbyrådet for Handest, Glenstrup og Holmstrup et telt opstillet, hvor det er muligt at få stillet sult og tørst.

Også i Mariager vil der være aktivitet. Der vil være en del rangering og mulighed for at kigge indenfor i remiseområdet, og Mariager Remisekomite vil have en stand med deres omfattende udbud af rariteter og bøger.

Hvis man ikke synes, at jernbaner kan fylde hele tiden, så er der også mulighed for at nyde en tur i en rigtig ETJ rutebil anno 1956. Rutebilen er anskaffet til brug på ruten Århus-Rønde-Femmøller-Ebeltoft, som ETJ delte koncessionen på med De Graa Busser i Rønde. Granly Bussamling har ejet den siden 1993 og i 2006 opmalet den i bemaling svarende til den oprindelige. Rutebilen vil køre mellem Mariager og Handest i de to dage.

Med hjælp fra DSB Museumstog kan vi også stille med tilslutningstog, således at det er muligt at komme til arrangementet med tog fra Randers eller Hobro. Toggangen mellem Hobro og Randers er dog rimelig tæt, så der skal benyttes materiel, som er udrustet med ATC, for at kunne få plads på skinnerne. Der er heller ikke for meget tid til omløb, så tilslutningstogene bliver kørt med MR-sæt 88. MR-sættet kører mellem Hobro og Randers og holder ind i Fårup i spor 4, hvor man så stiger om og kører med til Handest i vores egne køretøjer. Husk også, at fredag d. 18.maj er „DSB Døgn", hvor man for en yderst favorabel billetpris kan komme til Hobro eller Randers. Desværre har vi ikke ved redaktionens deadline fået de endelige tider for togene, så hold øje med vores hjemmeside, www.mhvj.dk/pbd07. Her kan alle informationer findes.

Både Limfjordsbanen LFB og MHVJ stiller med alt disponibelt og køreklart materiel, ligesom der er lånt godsvogne hos DSB Museumstog, så vi kan vise lidt „rigtig privatbane" anno 1950-erne.

Velkommen til et par spændende dage på MHVJ.

Mogens Duus