På sporet af Videbækbanen

Årets cykeltur langs nedlagte jernbaner gik denne gang til statsbanestrækningen Skjern-Videbæk. Det sidste tog kørte for 41 år siden, og endda kun som rangertræk – for banen blev allerede nedlagt i 1955 for persontrafik og reduceret til godsbane. Modsat mange andre nedlagte baner, så findes sporet stadig på en stor del af strækningen. Spænd cykelhjelmen, og tag med!

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen, Frank G. Sørensen og Anton Tvermose

Forhistorie

Allerede i 1870'erne blev Videbæk nævnt i skitserne til en jernbane fra Herning til Skjern, som led i opdyrkningen og udviklingen af de øde midtjyske sletter og heder. Det blev dog ikke til noget, i stedet blev banen – der åbnede i 1881 – ført over Kibæk og Troldhede.

Af hensyn til landbrugseksporten via havnen i Esbjerg, dukkede der senere forslag op om at bygge en bane mellem Skjern og Skive. I jernbaneloven af 27. maj 1908 var der forslag om en statsbane fra Skjern til Skive. Dette ændredes dog til Skjern–Videbæk med mulighed for senere forlængelse til Skive over Vildbjerg–Aulum. Videbæk banen havde dog ikke førsteprioritet, så først i 1917 var der udbud af arbejderne, og anlægsarbejdet startede i 1918.

Oprindelig var der et anlægsbudget på 832.000 kr. samt tilskud fra kommunerne på 25.000 kr. pr. mil. (svarende til ca. 3.300 kr./km), men det endte med at blive mere end 2,5 mio. kr dyrere. Den knap 20 kilometer lange bane blev fra starten af udstyret med 32 kg/m skinner frem for de oprindelig påtænkte 22 kg/m, så den var klar til forlængelsen mod Skive. Forlængelsen til Skive blev i øvrigt vedtaget 6. maj 1921, men siden skete der ikke yderligere, og til sidst blev den helt opgivet i 1933.

Banen åbnede den 15. november 1920. Den var 19,5 km lang og uindhegnet. Største tilladte hastighed var 45 km/t. Den daglige drift bestod af fire togpar fremført af damplokomotiver. I begyndelsen blev der transporteret store mængder mergel, men persontrafikken og øvrig godstrafik var ringe, og i 1934 indsattes Triangel motorvogne litra ME. Under 2. Verdenskrig skete der en opblomstring af trafikken, så damplokomotiver igen måtte indsættes.

Efter verdenskrigen var der stadig en del godstrafik, men efterhånden blev der mindre og mindre, og persontrafikken svandt også. Det blev derfor besluttet at indstille persontrafikken pr. 2. oktober 1955. Godstog til Videbæk kørtes med Skjern stations Ardelt-traktor. Da banens store kunde Kartoffelmelsfabrikken i 1970 flyttede til Brande, reduceredes ankomne og afgående vogne efterhånden til ca. 200 om året.

Sporets tilstand var i midten af 1970'erne så dårlig, at hastigheden måtte nedsættes til 15 km/t. for at undgå afsporinger. I praksis skulle sporet helt udskiftes, men med blot en ugentlig vognladning til Videbæk, og i øvrigt rigelig med økonomiske udfordringer, så besluttede DSB at lukke banen pr. 1. juni 1981. Sidste driftsdag blev sat til den 29. maj 1981, men manglende losning af en godsvogn med tømmer i Videbæk bevirkede, at den måtte hentes den 1. juni, som derfor faktisk blev sidste driftsdag.

DSB solgte i 1993 banen til Skjern og Videbæk kommuner samt Ringkøbing Amt. Året før blev Videbæk–Skjern Veteranjernbane stiftet med henblik på at køre med skinnebus på en del af strækningen, samt udleje skinnecykler. Foreningen er siden blevet fusioneret med en modeljernbaneklub, der blev dannet i 1988, til Skjern–Videbæk Veteran- og Modeljernbane. Klubben holder til på Herborg station, som blev købt i 1999.

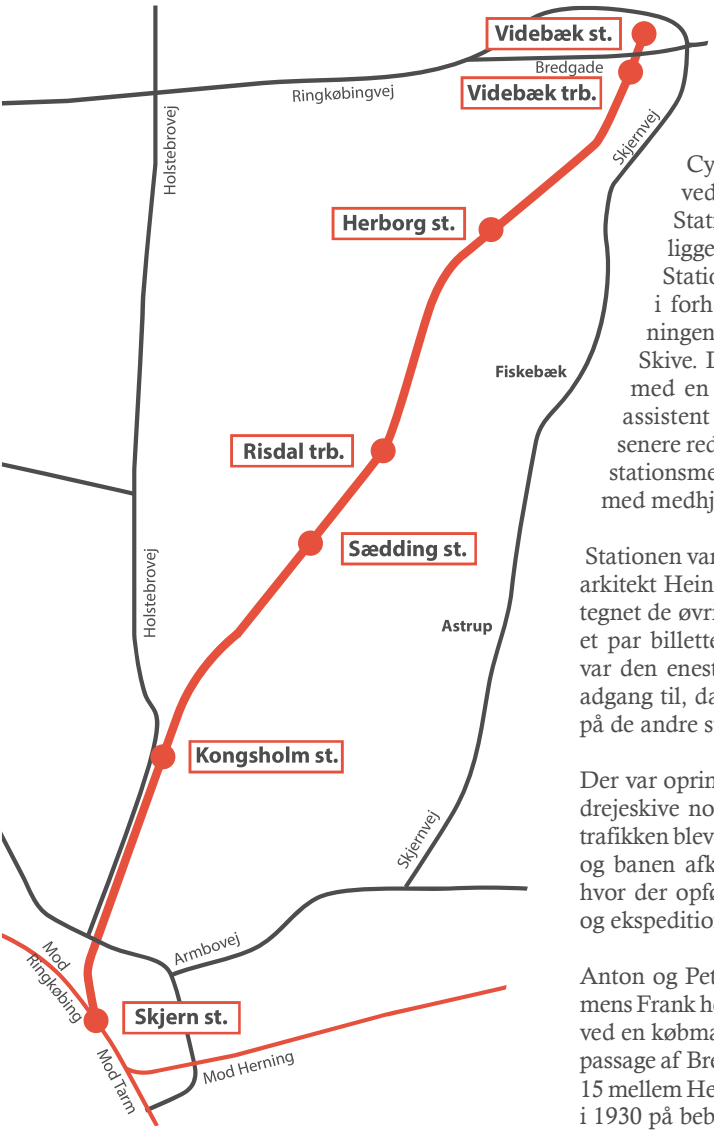


Foto til venstre:
Videbæk station 2022.

Tegning ovenfor:
Strækningen med stationer og trinbrætter

Luftfoto nedenfor:
Videbæk station i 1958.
Sylvest Jensen Luftfoto; Det Kgl. Bibliotek.

På tur ad banen på cykel og skinnecykel

Cykelturen startede den 25. april ved endestationen VIDEBÆK Station (Km 19,5 fra Skjern), beliggende på Stationsvej 40.
Stationen blev placeret lidt perifert i forhold til byen, da det var meningen, at der skulle fortsættes mod Skive. Den var fra starten bemandet med en stationsforstander og trafikassistent samt tre portører. Det blev senere reduceret, og fra 1936 var det en stationsmester, der bestyrede stationen med medhjælp.

Stationen var tegnet af statsbanernes overarkitekt Heinrich Wenck, som også havde tegnet de øvrige stationer. Billetlugen med et par billetter fra banen er bevaret. Det var den eneste station, det lykkedes at få adgang til, da der ikke var nogen hjemme på de andre stationer.

Der var oprindelig en lokomotivremise og drejeskive nord for stationen. Da persontrafikken blev indstillet, blev stationen solgt og banen afkortet til syd for hovedvejen, hvor der opførtes læssespor og et pakhus og ekspeditionssted.

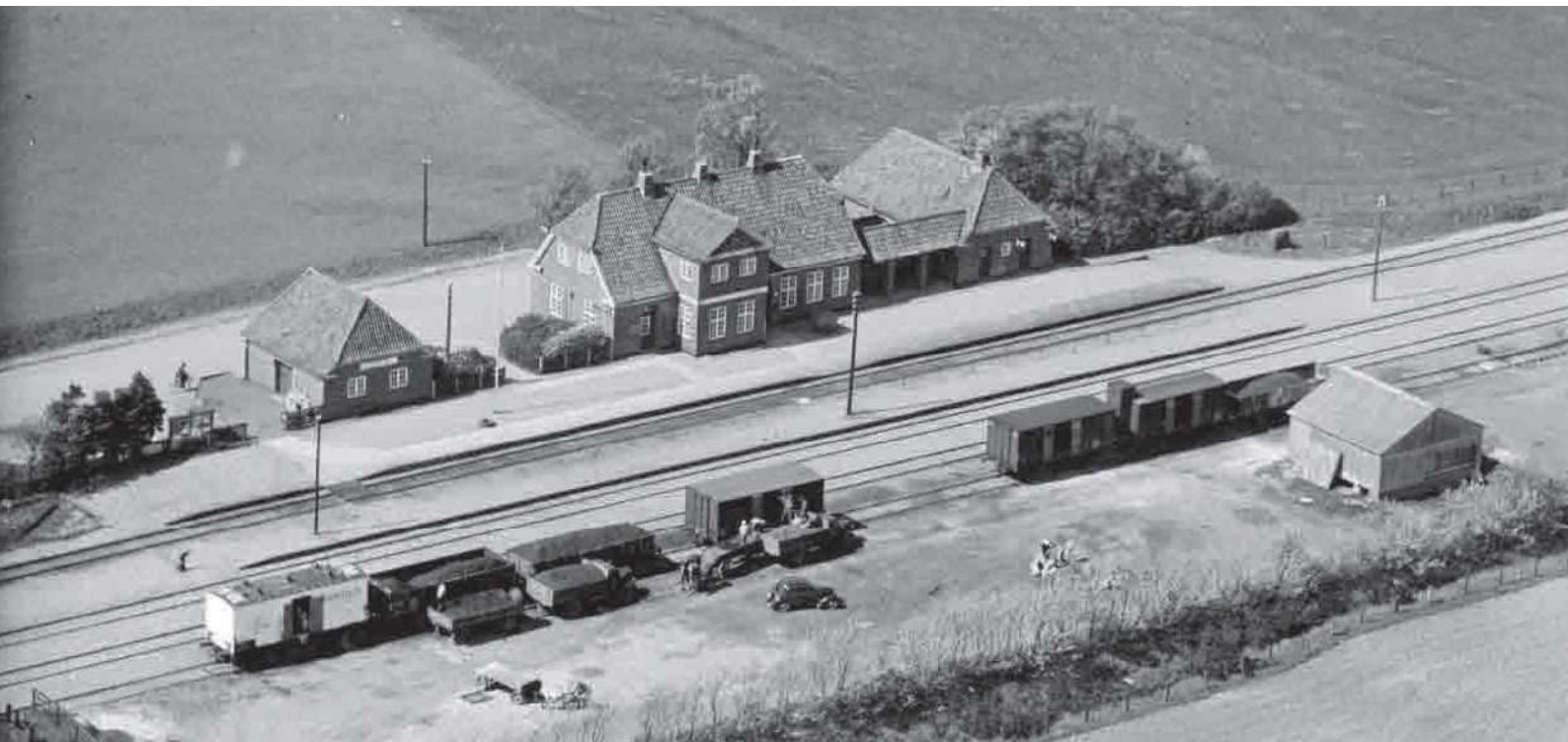
Anton og Peter fortsætter sydpå på cykel, mens Frank henter nøgler til skinnecyklerne ved en købmand i landsbyen Astrup. Efter passage af Bredgade, den tidligere hovedvej 15 mellem Herning og Ringkøbing, blev der i 1930 på beboernes opfordring oprettet et trinbræt: HERNINGVEJ trinbræt grundet stationens beliggenhed i udkanten af byen. Det blev dog allerede året efter omdøbt til VIDEBÆK trinbræt (Km 19,1 fra Skjern). En kort perron og et venteskur udgjorde trinbrættet syd for hovedvejen, der lå indenfor Videbæk stationsområde, og alle tog skulle standse her.

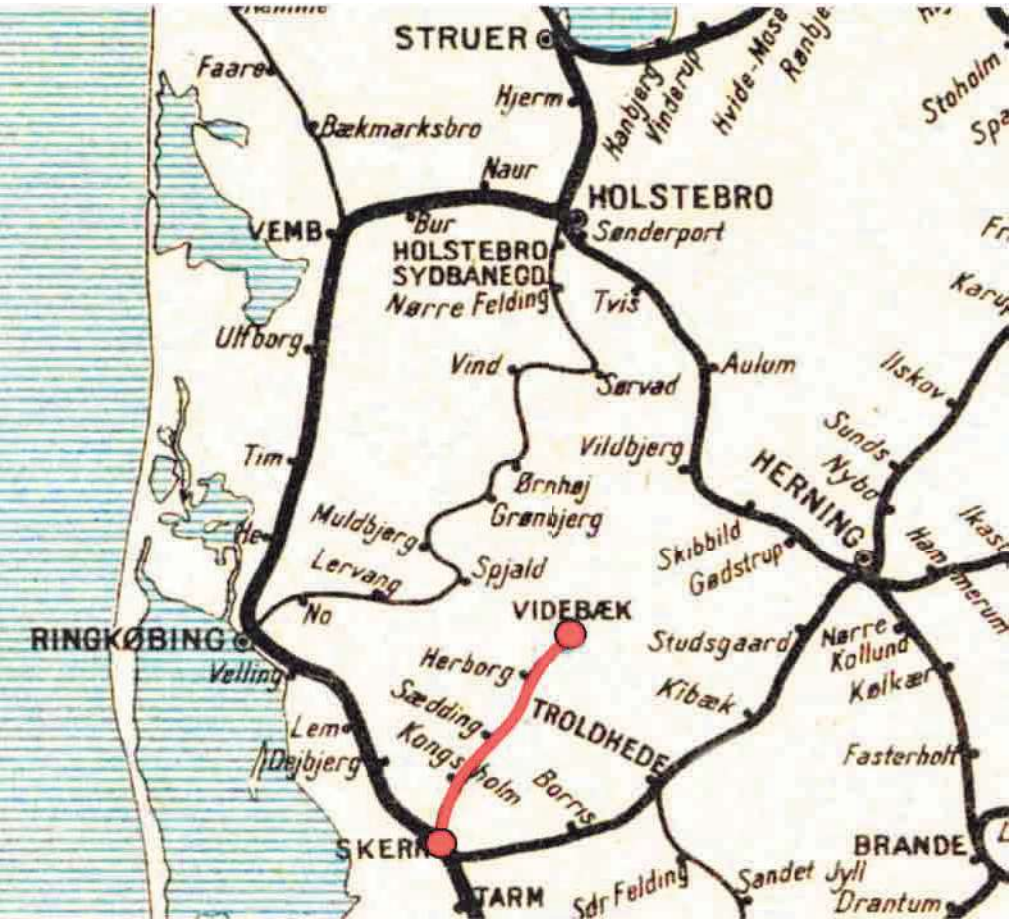
Syd for Bredgade, hvor godsbanen fra 1956 havde læssevej og omløbsspor, er der nu etableret rutebilstation og græsplæne.
Vi fortsætter på en grussti og kommer til ARLA Foods/Arinco, der har udvidet hen over banearealet. Herfra må vi ud på Søndergade og ca. 500 meter længere fremme møder vi et skilt: Sti til Herborg. Stien er anlagt med asfalt mellem skinnerne, der stadig findes. Ved Bakkevej passeres over en viadukt inden vi når HERBORG Station (Km 15,1 fra Skjern) ved Genforeningsvej 17.

Herborg station oplevede under og lige efter krigen en voldsom stigning i godstrafikken, da der blev sendt store mængder brunkul herfra. Stationen fremtræder i sit oprindelige udseende, og billetlugen er også bevaret her. Videbæk–Skjern Veteran- og Modeljernbane har lejet bygningen siden 1999 og er i gang med at bygge en modelbane indenfor. Sidesporet blev nedlagt i 1970/71 på grund af dårlig stand ligesom på de øvrige mellemstationer, men en sporstump er bevaret. Her stod tidligere nogle godsvogne, men de er nu fjernet. En godsvogn på arealet er indrettet med toilet, og der er indrettet remise til skinnecyklerne i grønne skure med plads til 20 cykler.

Vi møder nu Frank, der er kommet med nøglerne, og vi finder to skinnecykler frem. Vi skiftes så til en passagertur på sædet ved siden af. Solen er nu kommet frem, så vi regner med en god dag, efter at det har været overskyet. Efter ca. 600 meter kan vi se, at der her har været en bro, men den er fjernet for en del år siden.

Ved Fiskbækvej har RISDAL trinbræt (Km 12,8 fra Skjern) ligget. Man kan se, hvor det har ligget, og der er også lidt nord herfor spor efter et privat sidespor til Fiskbæk brunkulsleje. Der blev herfra sendt store mængder brunkul i 1920-22, men allerede i 1922 blev det nedlagt.





Ovenover: Anton kører over en af viadukterne, der er tilbage på banen.

Kort over banen og forbindelse til andre baner.

Til venstre:
Frank og Peter henter skinnecyklerne ved Herborg station. Her er remise til skinnecyklerne i grønne skure med plads til 20 cykler.

Nederst: Herborg station fra perronsiden.

Vi cykler videre. Vi er heldige, at de fleste kilometersten, som står med 500 meters mellemrum, er bevaret, så det er nemt at se, hvor langt vi er kommet. Kort tid efter nås SÆDDING station (Km 9,2 fra Skjern). Stationen ligger øst for landsbyen Rækker Mølle og havde oprindelig et krydsningsspor og læssespor. Sædding var i flere år den bedste af mellemstationerne. Krydsningssporet forsvandt efter persontrafikkens ophør, mens læssesporet blev optaget i 1971. Stationen er malet hvid, men fremtræder ellers også her i den oprindelige form med en bænk bevaret.

Vi fortsætter videre med skinnecykler mod Kongsholm station. Da vi når 6 kilometerstenen møder vi den eneste bro, der er bevaret. På broen kan vi se, at den er bygget i 1918. Man kan på broen tydeligt se, at banen var forberedt for dobbeltspor. Her findes også borde og bænke, som der er flere af langs banen. Vi holder frokostpause og indtager Antons hjemmesmurte håndmadder, inden vi kører videre til KONGSHOLM station (Km 3,5 fra Skjern).

Stationen, som ligger ret øde, er også her flot bevaret og har bænkene bevaret under halvtaget, hvor folk kunne vente. Et hjemmelavet stationsskilt sidder på vejsiden. Perronkanterne findes også, ligesom ved de øvrige stationer. Som ved de andre stationer er sidesporet også her fjernet. På det gamle stationsareal står der en skinnecykel og en trolje.

Øverst:
Sædding station fra perronsiden.

Midten:
viadukten ved Kongsholm station ved 6 km stenen er stadig bevaret.

Nederst til højre:
Kongsholm station fra gadesiden.

Nedenfor:
De mange kilometersten der var for hver 500 meter, gør det let at følge med på kort.

Til venstre: Hertil og ikke længere. Sporet kan benyttes til lidt nord for Skjern. Med et træ midt i sporet slutter turen på skinnecykel.

Ovenfor: Uden mad og drikke.. .Den medbragte mad nydes ved viadukten ved Kongsholm.

Midte: Skjern station i 2022.

Nederst: Sporet fra Skjern station til Videbæk ligger stadig ved stationen og ses i forgrunden af foto. Midtjyske jernbaners tog på vej ind på stationen.

Vi fortsætter og når Højvang Mink, som har en vej over sporet, der er spærret med låger. Ifølge et skilt, må vi gerne åbne lågen, hvis vi lukker igen. Vi åbner og kører videre ca. 800 meter, hvor sporet stopper ved en lille sø beliggende ved Ferodanvej i det nordlige Skjern, tæt ved Hovedvej 11.

Der er borde og bænke, og efter et lille hvil påbegyndes tilbageturen. Ved rastepladsen, hvor vi spiste frokost, indtager vi nu kaffen med hjemmebagte snegle.

Nu er kun tilbage, at komme tilbage til Herborg og få afleveret skinnecyklerne. Sporet er flot ordnet, så vi ikke kører ind i træer eller får grene i hovedet. Overkørslerne er derimod en udfordring, da de er asfalteret til, så vi må trække over vejene.

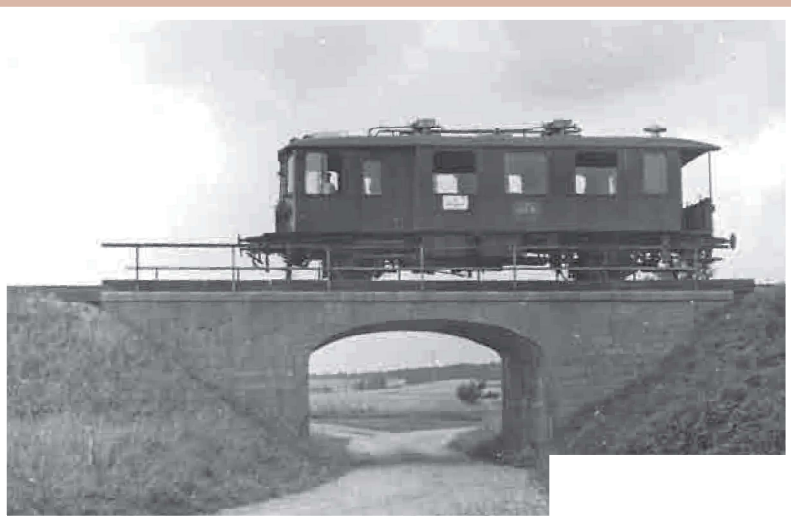
Vi mangler dog det sidste stykke ind til Skjern. Anton og Peter tog den 5. maj i regnvejr bilen til Skjern og gik fra, hvor skinnecykelturen endte ved Ringvejen. Herfra er der grussti på den gamle bane til det vestlige Skjern. Den slutter ved Bredgade ved ALDI. Når man her går over vejen er skinnerne bevaret forbi læsserampen og næsten til stationen, hvor Arriva, der kører mod Herning og Esbjerg, samt Midtjyske Jernbaner, der kører mod Ringkøbing, holder til. En viadukt med plads til dobbeltspor findes ikke mere. Vi kiggede lige på remisen, hvor Videbækbanens lokomotiver og motorvogne holdt til. Bygningen er ved at blive renoveret, da den er købt af Ringkøbing – Skjern Kommune, der vil bruge den til kulturarrangementer.

En god tur på Skjern–Videbæk banen er afsluttet, og vi kan varmt anbefale andre også, at tage sådan en tur.

KLK udflugt til Videbækbanen i 1969

Kolding Lokomotiv Klub afholdte den 17. august 1969 en udflugt til Videbæk med VaGJ Mc 651, en Triangel motorvogn bygget i 1928 til DSB og købt af VaGJ i 1956. Det var den type motorvogne, der mest blev brugt på banen. Så vidt vides har der ikke kørt andre personsærtog på banen efter persontrafikkens ophør i 1955. Frank var med på turen og har derfor en del billeder herfra.

Alle fotos på denne side: Frank G. Sørensen.



VaGJ Mc 651 passerer broen over Bakkevej mellem Videbæk og Herborg.

VaGJ Mc 651 på læssevejen i Videbæk. Motorvognen måtte køre baglæns fra Skjern for at kunne køre retvendt tilbage.

VaGJ Mc 651 passerer den nedrevne bro syd for Herborg.

Frank kørte i 1987 på skinnecykel helt til Skjern med tilladelse fra banemesteren i Herning. Allerede i 1987 var banen godt tilgroet og sporet fjernet i overkørslerne. Frank løfter her skinnecyklen over en overkørsel.