
Herborg Station

Nr. 2 April kvartal 2008. 8. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Nyt Medlem.

Klubben har fået et nyt medlem, vi byder **Daniel Jensen Kjærgaard** hjertelig velkommen i klubben.

Skinnecykel udlejning.

Det lykkedes at finde en ny udlejer til vores skinnecykler. Det blev Astrup Købmandshandel, tlf. 97 36 40 10.

Det hele er sat på plads og udlejningen er i fuld gang, der er allerede mange forespørgsler på udlejning, så vi håber det bliver en rigtig god sæson. Vi forventer et rigtigt godt samarbejde med vores nye udlejer, og vi vil gøre vores bedste dertil.

Vi har også fået lavet nye foldere med hvad vi selv synes, et rigtigt godt layout, og flotte farver. De skal nu rundt til Turistkontorer og campingpladser i det vestjyske område.

Skinnecyklerne.

Alle skinnecykler er nu blevet klargjort og istandsat, så de er rede til en ny sæson, med hvad dertil hører. Dog er de endnu ikke blevet synet, og det sidste nye er, at det måske ikke er nødvendig med syn mere. Det er hvad politiet nu mener, men vi venter på endelig svar fra politiet.

Modelbanen.

Det går fremad med modelbanen, vi er næsten færdig med at lave ballast, og elektrikerne er godt i gang med at få styr på ledninger og automatik til bl.a. sporskifterne.

Tur til Hamburg.

Bestyrelsen har planer om en tur til ”**MINIATUR – WUNDERLAND**”. Det er Europas største Modelbaneanlæg. Forhør nærmere hos bestyrelsen.

Generalforsamling.

Der blev afholdt generalforsamling lørdag den 15. marts på Herborg station, der var fremmødt 3 medlemmer foruden bestyrelsen.

Formanden aflagde din beretning, hvor af fremhæves:

2007 har været et godt år, der har været udlejet 1246 skinnecykler, det er en fremgang på 141 skinnecykler i forhold til sidste år, det syntes positivt, vi håber det bliver ved i den retning.

Der kom i sidste år en del klager over bevoksningen ude på banen, og da vi ikke er så mange aktive medlemmer, blev der indkøbt en ny klipper til vores traktor, den er afprøvet og fundet velfungerende.

En af de triste ting der skete sidste år var, at vores udlejer gennem mange år, Bredgades Kiosk, valgte at stoppe med udlejningen, da der var for meget brok fra lejerne af cyklerne. Det var noget af en ubehagelig overraskelse.

Vi måtte hurtigst mulig finde en ny udlejer, og det lykkedes, det blev Astrup Købmandshandel. og vi ser frem til et godt samarbejde.

Der skulle så også laves nye foldere, da de gamle ikke mere passede på adressen. Det blev sat i værk, og vi fik nogle synes vi selv, rigtig flotte foldere lavet hos Øko Tryk i Astrup. Vi er begyndt at uddele til de forskellige turist kontorer.

Skt. Hans festen blev igen i år et tilløbsstykke, der kom rigtig mange mennesker, Teltet var fyldt, og et fire mands orkester (40 miles) spillede og alle havde en god aften.

Der er også udskiftet 4 vinduer i stuelejligheden, så der nu kun mangler de resterende i klublokalet.

Formanden takkede alle der har været aktiv både ude på banen, men også model byggerne.

Kassereren afleverede og gennemgik det reviderede regnskab som blev godkendt, og oplyste samtidig, at medlemstallet er på 31, det er det samme som sidste år, men at der stadig er plads til flere, så er der nogle der kunne have interesse i at blive medlem så er de meget velkomne.

Der var genvalgt til to bestyrelses medlemmer - Peter valgte at forlade bestyrelsen, og i stedet kom Benny ind. Suppleanterne og revisoren blev genvalgt, Peter blev valgt til revisor suppleant.

Der var ikke indkommet forslag af nogen art.

Under eventuelt blev det besluttet, hvem der skulle uddele foldere til campingpladserne.

Smil.



- Hvor længe har du tænkt dig at blive ude i haven og plukke jordbær, svigermor?
- En times tid!
- Fint, så behøver jeg ikke at sætte fugleskræmslet op endnu.

Han fyldte 100 år, og journalisten spurgte:

- Hvordan har du klaret at blive så gammel?

- Det skyldes nok, at jeg altid har startet dagen med en snaps.

- Er det hele forklaringen?

- Plus, at min far og jeg i sin tid kom for sent til Titanic ...

Hvem opfandt jernbanen?

Fortsat fra forrige nr.

Også dengang var der ildsjæle til, som brændte for sin sag. En af dem var Søren Hjorth, der 20 år gammel tog en juridisk embedseksamen og blev godsforvalter. Syv år senere fik han plads i rentekammeret i København, og her kastede han sig med liv og sjæl over sin fritidsinteresse - mekanik.

Han havde hørt om jernbanen i England og om dampvognen. I 1832 udarbejdede han en plan om dampvognsdrift i Danmark til erstatning for dag- og postvogn. Han forelagde regeringen sin plan, og det vakte så stort interesse, at han fik tildelt et rejselegat til studie i England. Men det har aldrig været let for en dansker, der er blevet begejstret i udlandet, at overtale sine landsmænd for sine planer. Man mente, at han var for optimistisk, og man var så inderlig godt tilfreds med tilstandene, som de var, og ønskede slet ingen forbedringer.

Hjorth var ikke sådan at slå ud. Han fortsatte sin agitation for en jernbane, og fem år senere sendte man ham igen til England på studietur.

Her var Manchester-Liverpool banen plus flere andre blevet åbnet, og de havde deres eksistensberettigelse.

Her hjemme var andre på samme tidspunkt begyndt at agitere for jernbanen. Samtidig med Hjorth's

Englandsrejse holdt professor Ursin foredrag om sporveje og jernbaner i den nyoprettede Industriforeningen, hvor han afsluttede sin tale med at finde jernbanen mindst lige så betydningsfuld som kompasset, krudtet og bogtrykkerkunsten.

Søren Hjorth vente hjem fra England fuldt overbevist om, at nu skulle Danmark have jernbane. Han kom i kontakt med endnu en af de store agitatorer for jernbanen, bogholder Gustav Schram.

De foretog en lang række beregninger, og fandt ud af at anlægget af banen ville koste ca. én million rigsdaler. De udgav et lille hæfte om deres planer om en jernbane mellem København og Roskilde, men offentligheden var stadig skeptisk. Man fandt beløbet svimlende stort, og om man brugte én time på rejsen med tog eller tre timer med hest kunne i grunden være lige meget.

Hjorth og Schram holdt taler rundt omkring, f.eks. i Roskilde, hvor Schram i en vældig tale forklarede Roskilde borgerne om de fordele, der var ved at blive en stationsby. Det ville nærmest gøre deres by til verdens centrum, og man ville ikke længere sejle fra Århus til Kalundborg, men i stedet benytte sig af fladbundede dampskibe, der kunne sejle ind til Roskilde, og derfra sende de friske varer med toget til København.

Der var mange mennesker til mødet, men det lykkedes ikke at overbevise ret mange om de gode ideer.

Da alle deres agitationer ikke bar frugt, forsøgte de at henvende sig til Industriforeningen, for at få dem til at tage sig af sagen, hvad de også gjorde.

Til stor overraskelse for alle blev deres anmodning om at nedsætte en undersøgelses kommission bevilget, og de opstillede beregninger blev omhyggeligt gennemgået. Resultatet

viste at deres beregninger ikke holdt stik. Man fandt, at i stedet for én million, ville det koste 1,5 millioner rigsdaler. Derimod fandt kommissionen, at indtægtskilderne nok holdt stik. Industriforeningen indsendte nu en ansøgning om at få koncession på banen, og i April 1844 blev ansøgningen bevilget.

Man oprettede nu Det Sjællandske Jernbaneselskab, og indbød til aktie tegning. Alle aktier var solgt i løbet af en uge, og af de 7500 aktier, der var udbudt til salg, var de 5880 solgt til Hamburg, da man i Tyskland vidste, hvad jernbanen var værd. Nu skulle man tro, at det bare var at gå i gang med banen, men nej. Det var først nu vanskelighederne virkelig begyndte.

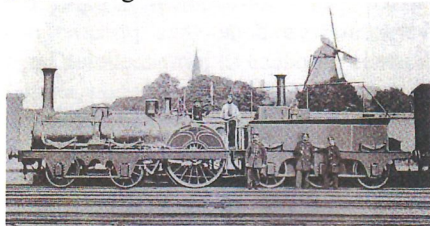
Man mødte en stærk uvilje hos grundejerne, og ingen kunne forstå hvorfor jernbanen netop skulle gå over deres marker. De forlangte skyhøje priser for jorden, og selv om vurderingsmændene satte priserne ned kostede grundene til jernbanelinien langt mere end beregnet.

Det rygtedes viden om, at nu skulle der bygges jernbaner i Danmark, og jernbanebørster fra nær og fjern strømmede til. Da man ikke kunne komme i gang med arbejdet drog de skuffet videre, med advarsler til alle om, at der skulle man ikke tage hen, da de var blevet taget grueligt ved næsen. Resultatet var, at da arbejdet omsider kunne gå i gang, var der ingen banebørster at få. Man prøvede først med Sjællandske bønder, men de var ikke vant til den slags arbejde, så det gik ikke. Derfor sendte man bud efter Schlesviske arbejdere, men de rejste hjem igen i midten af juli af frygt for den nordiske vinter - de havde bestemt ikke lyst til at møde isbjørne på deres arbejdsplads. Så forsøgte man at få

arbejdere fra Holsten, og myndighederne hjalp bredvillig til med at skaffe disse. Det var de mest dovne og upålidelige, de der havde set deres snit til at blive af med, så det var en yderst fortrukken flok der indfandt sig. Endnu en gang forsøgte man sig med dansk arbejdskraft. Nu var arbejdet blevet så berygtet, at kun de dårligste meldte sig. Hver anden lørdag, når lønnen udbetaltes, forsvandt de i flere dage, og når ledelsen gjorde vrøvl, strejkede de.

Da foråret kom, ville de hjem og lod sig kun overtale til at blive, hvis lønnen blev sat betydelig op. Selvfølgelig blev banen langt dyrere end først antaget, og der måtte optages adskillige lån, men trods alle kvaler og under ledelse af den engelske ingeniør William Radford lykkedes det at få banen færdig.

Der blev købt fem lokomotiver til banen. Odin, Kjøbenhavn, Sjælland, Danmark og Korsør.

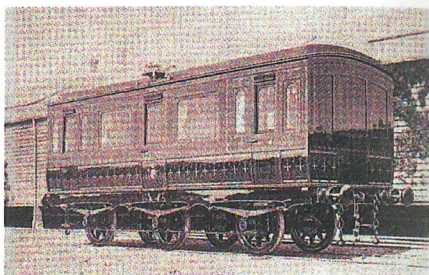


Den 17. maj 1847 kørtes den første prøvetur med Odin. Den 26. juni indvies den første jernbane i Danmark med prompt og pragt. Der var dog ingen banegård - det måtte vente til der kom penge i kassen - så det store vareskur gjorde midlertidig tjeneste som banegård.

På åbningsdagen var der festligt pyntet op med guirlander i vareskuret, og klokken 12 middag ankom kong Christian d. 8. med følge. De blev modtaget med kanonsalut og musik medens de begav sig ind i vareskuret.

Her ventede 200 embedsmænd i stiveste galla, og komiteens formand Professor David holdt en vældig tale for kongen, hvori han roste kongen for en sådan klogskab og indsigt, at man skulle tro det var ham, der havde opfundet både jernbane, lokomotiv og vogne.

Kongen takkede og gav udtryk for hans store interesse for det nye foretagende. Herefter begav man sig ud på perronen, hvor toget med den blomstersmykkede kongevogn holdt parat. En halv time forinden var Odin dampet af i forvejen, og nu satte kongetoget sig i bevægelse. Det blev fremført af lokomotivet Danmark og var oprangeret således; først en postvogn, dernæst en åben godsvogn, hvor livjægernes musikkorps spillede. Herefter kom en 3. classes vogn, 1. og 2. classes vogn,



kongevognen, to 1. og 2. classes vogne og to 3. classes vogne. Et kvarter senere afgik lokomotivet Sjælland som reserve. De 30 kilometer fra København til Roskilde blev tilbagelagt på 40 minutter, og alt forløb uden uheld.

Her stod borgerkorpset opstillet i stiveste puds, man spiste frokost og aflagde besøg i domkirken, hvorefter kongen kørte til Sorgenfri i egen ekvipage. De øvrige deltagere tog toget kl. 17 tilbage til København.

Næste dag, søndag, blev banen åbnet for publikum, og folk strømmede til - langt flere end der var plads til på toget, og

der opstod stor utilfredshed med, at man ikke straks kunne komme ud at køre med toget.

Den første køreplan så sådan ud:

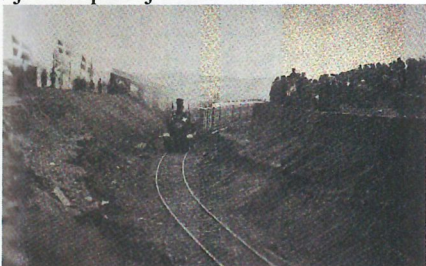
Fra København Kl. 7,30- Kl. 14,30-Kl. 22,30

Fra Roskilde Kl. 6,00-Kl.13,00-Kl.21,00
De første lokomotiver var uden førerhus, så det må have været en drøj tur i regn og sne, ikke noget misundelsesværdigt job at være lokomotivfører på den tid. Men langt værre var det at være togfører, for han sad på et sæde bag på tenderen - øverst oppe med ryggen mod kørselsretningen, så han kunne se, om alle vogne var med. Han kunne også modtage signal fra konduktøren, der havde plads i en kaleche på vogntaget. Det var en kold tur - så kold, at jernbaneselskabet måtte udstyre togføreren med en tyk lammeskindspels og give varmt øl og boller, når de nåede frem til endestationen.

Først ti år senere fik lokomotivføreren en lille skærm på $\frac{3}{4}$ meter foran sig, og vi skal helt frem til 1860, før vi ser det første lokomotiv med førerhus.

I den første tid var det noget småt med vogne. Man ejede kun 18 personvogne, 50 godsogvogne, 30 grusvogne og en post- og pakkevogn.

Økonomien var dårlig, og bedre blev det ikke før man i 1856 udvidede banen fra Roskilde til Korsør. Nu gik det slag i slag, og også Fyn og i Jylland fik man øjnene op for jernbanen.



Der var mange forslag på bordet. Nogle ville have en østkystbane, andre en bane midt gennem Jylland med tværbaner til de større byer.

Endelig i 1861 vedtog man en stor lov om den østjyske længdebane fra grænsen til Ålborg og en sidebane fra Langå over Viborg til Holstebro. Desuden besluttede man at anlægge banen over Fyn - ”Middelfart-Odense-Nyborg”. Den 19. september 1869 var arbejdet afsluttet, og man tog fat på udvidelser. I 1871 indviedes Silkeborg – Skanderborg banen og Vendsyssel banen.

Nu gik det rigtig hurtigt. Enhver Rigsdagsmand følte det som sin pligt at få jernbanen til sin egn, og der blev bygget baner, hvor der måske aldrig skulle have været jernbaner. Dengang kunne ingen forudse det store opsving i lastbil og personbil trafikken. I 1867 overtog staten driften af de jysk-fynske jernbaner og i 1885 de sjællandske jernbaner og blev til De Danske Statsbaner.

Skal der nævnes endnu et par begivenheder i banens opvækst, må det være indførelsen af dampfærgeforbindelser.

Først kom Lillebælt i 1872, Storebælt 1883, Helsingør – Helsingborg i 1892, København – Malmø i 1895 og Gedser Varnemynde 1903.



*Artiklen er forfattet af Kurt Hansen.
Fortsættes i næste nr.*

