

---

# Herborg Station

---

Nr.1 Januar kvartal 2008. 8. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

## Klub nyt.

### Syn af skinnecykler.

Der er rettet henvendelse til Teknologisk Institut med forespørgsel om syn af skinnecyklerne.

De blev lidt forbavsede over vores henvendelse, men lovede at se på sagen. Vi har endnu ikke hørt fra Institutet, men forventer noget her i det nye år, ellers må vi spørge igen.

Et bestyrelsesmedlem har rettet henvendelse til Allingåbro Veteranbane, for at høre hvordan de gjorde. De har fået deres cykler synet af Institutet, men oplyste, at en anden styrelse har taget over.

Vi venter at høre nærmere fra Institutet, ellers må vi spørge igen.

### Skinnecykel udlejningen.

Det er med beklagelse, at vores udlejer har meddelt, at han ikke længere ønsker at udleje vores skinnecykler.

Vi har været meget tilfreds med det samarbejde vi har haft med Bredgades Kiosk i de mange år det har varet, og fik noget af en overraskelse da denne meddelelse kom.

Vi håber, at vi meget snart finder en ny udlejer.

Bredgades Kiosk har meddelt, at de vil formidle udlejningen til vi har fundet en ny.

### Små nyt.

#### Herning Folkeblad 1957.

Medens Vestkraft i Esbjerg hidtil har købt de fleste af de brunkul man brugte leveret ved værket, er man nu nået så langt med det leje der er købt i Søby, at brunkulstransporterne med tog er begyndt, og i løbet af kort tid vil der

hver søgnedag køre et særtog med ca. 500 tons brunkul fra Søby til Esbjerg.

### Fra de tyske baner.

I en nyhedsudsendelse på den tyske tv kanal Bahn-TV, blev det den 29. november meddelt, at det tyske ICE tog får en daglig afgang fra Hamborg til København. Vi må så håbe at de danske skinner kan holde til den fart som dette tog normalt kører med.

### Smil.

- Hvad giver man til en blondine, der har alt, spurgte direktøren en af sine ansatte  
- Penicillin, svarede manden og stemplede ud.

Sådan kan det gå  
- Gæt hvad min far har købt til min mor i fødselsdagsgave.  
- Det ved jeg ikke ...  
- Et kaffestel i 465 dele  
- Orv, din far må være rig  
- Nej egentlig ikke. Det var oprindeligt kun i 24 dele, men så snublede han ...

Mellem venner:  
- Hvor gammel var du, da du første gang var i seng med en kvinde?  
- Det var, da jeg blev født...

## Hvem opfandt Jernbanen?

Det er et spørgsmål der ikke er sådan lige til at svare på. Hvad forstår man ved ordet jernbane? Er det skinnevejen af jern eller lokomotivet der trækker vognene? Hver af disse ting har bidraget til den jernbane vi kender i dag. Men uden at forklejne hverken skinner eller vogne kan vi vist roligt give damplokomotivet den største del af æren. Men uden skinner er damplokomotivet ikke meget værd.

Det hele startede i de Engelske kul og jern miner, ofte lå disse miner i utilgængeligt bjergterræn med dårlige veje der førte til den nærmeste by eller havn, hvorfra kul og jern kunne udskibes. Forslidte heste trak de tunge vogne gennem de uvejsomme bjerge, og i regnvejr var det næsten en umulig opgave, hjulene sank i og hele transporten gik i stå. Selv i godt vejr gik det langsomt, det var en besværlig form for trafik der medførte høje priser på kul og jern. Derfor var mine ejerne stærk interesseret i enhver tænkelig forbedring af transportforholdene.

Man begyndte derfor at forbedre transportvejene. Jernbaneskinner og jernbanehjul var kendt længe før det første lokomotiv så dagens lys. Man byggede en primitiv træ bane af planker lagt med en vogns bredde, og med passende mellemrum lagde man sveller tværs under plankerne og sømmede dem fast.

Et jernværk i England havde i 1767 sværet ved at afsætte sit jern, og som en slags nødhjælp til sine arbejder, satte mine ejer Mr. Reynolds en produktion i gang af jern render til at sømme fast på træsporet.

Det viste sig at disse render var langt mere holdbare end træplankerne, men

gjorde også kørselen lettere, så den samme hest kunne trække flere vogne end før. Men vognene løb nu så lette at de løb af sporet især nedad bakke, kanten på jern renderne var ikke høje nok. Ni år senere fik en mand en idé til at lave skinnerne i vinkelform, det gjorde de blev så stærke, at man kunne undvære plankerne under dem og nøjes med svellerne.

I 1789 fandt en mand ved navn Jessop på at anbringe styrekanter på hjulene i stedet for på skinnerne, hjulene kørte nu oppe på skinnens lodrette kant, samtidig foretog han et par ændringer af skinnens udseende, så der hvor hjulene kører på skinnen gjorde han dem bredere og erstattede svellerne med stenblokke, der blev gravet ned i jorden, hvor i der sad en stol til at holde skinnerne på plads. Dermed var skinnerne nået frem til den form vi kender i dag.

De skinner som Jossep lavede var gjort af støbejern og kunne fint holde til den belastning hestetransporten udsatte dem for.

Med det første damplokomotiv kom kravet om skinner lavet i smedejern, de gamle støbejerns skinner var ikke stærke nok til at tåle rystelserne fra det langt tungere lokomotiv.

## Damplokomotivet.

Hvem opfandt damplokomotivet?

Man plejer at give den Engelske ingeniør George Stephenson æren derfor, men han er langt fra den første der byggede et brugbart lokomotiv. Spørgsmålet kan nok besvares med Robert Stephenson's (søn af G. Stephenson) ord: Lokomotivets oprindelse skyldes en nation af ingeniører. En stor del af æren må nok gives til den Skotske ingeniør James Watt, ham som i 1769 opfandt



dampmaskinen, til at trække de store pumpeanlæg i minerne. I grunden kunne det ligeså godt have været James Watt der opfandt lokomotivet, for i 1784 indgav han patentansøgning om at bygge et lokomotiv. Han omtalte i sin ansøgning, at en sådan maskine kunne trække vogne med passagerer og gods, så det var ikke ideer han savnede, men det kneb med udformningen, og Watt nåede aldrig at bygge et lokomotiv.

En Amerikaner ved navn Oliver Evans arbejdede videre på James Watt's opfindelse, og i 1786 indsendte han patentansøgning på det første lokomotiv med højtrykskedel. Men den Amerikanske patentkommission fandt tanken så komisk, at man ikke ville behandle ansøgningen.

Da Evans efter 13 år fik sit patent, kunne han ikke skaffe penge til bygningen af sit lokomotiv, ellers var Evans måske blevet lokomotivets opfinder. At heller ikke han manglede fremsyn, kan læses ud af hans patentansøgning. ” Der vil komme en tid, hvor man kører i dampvogn fra by til by med næsten samme hastighed som en fugl flyver.”

Om morgenen afgår en vogn fra Washington, samme dag spiser dens passagerer frokost i Baltimore, middag i Philadelphia og aftensmad i New York. Disse linier blev skrevet tre år før den Franske revolution.

Det blev Englænderen Richard Trevithick der konstruerede verdens første lokomotiv. Han havde hørt om den højtrykskedel Evans havde opfundet i Amerika, og han forstod, at han ved hjælp af den ville være i stand til at bygge et lokomotiv. Men Watt's patent udløb først i år 1800, og først derefter kunne han tage fat.

Sammen med Andrew Vivian byggede Trevithick i løbet af et år en dampvogn,

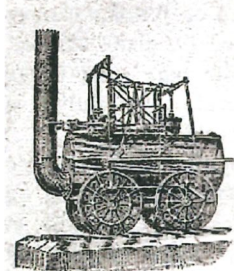
der var beregnet til at køre på en almindelig landevej.

Cylinderen var vandret og plejlstangen trak et stort svinghjul rundt, som også trak et par blæsebælge der gav luft til fyret. De to mænd sled og slæbte med at få maskinen færdig til jul, og det lykkedes.

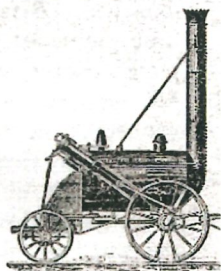
Juleaften kørte dampvognen for første gang, også juledag havde de gang i den, og begejstringen var stor. Så voldsom, at man glemte at slukke under fyret, og om natten da alle sov, nedbrændte dampvognen til grunden. Det fik dem dog ikke til at give op, de byggede en ny dampvogn, blot endnu større og med flere tekniske forbedringer. Den fik en større maskine og med kupe til 10 personer, og cylinderen var for første gang dobbeltvirkende.

Trevithick lod den udstille i London, men de konservative Englændere rynkede på næsen af den. Kort tid efter kørte den ind i et hus og blev ødelagt.

Nu ville han bygge en dampvogn der kunne køre på skinner og trække vogne (altså et lokomotiv). I året 1804 var den klar til prøvekørsel. Det var en tung sag, den vejede 5 ton., og det var mere end de primitive støbejernsskinner kunne bære. De første prøveture gik fint, men da man øgede hastigheden til 8km/t gik det galt,



Stephensons Maskine »Locomotion«, der trak Togene paa Stockton—Darlington-Banen.



Et Billede, der viser Raketts simple Konstruktion for den nødvendige Ombygning.

lokomotivet løb af sporet og knækkede begge aksler, og endte som almindelig dampmaskine. De næste to lokomotiver gik det ikke ret meget bedre for, skinnerne knækkede og de væltede.

Nu begyndte der at dukke flere op på scenen med forskellige løsninger på, hvordan man bygger et lokomotiv, men alle havde det problem, at hjulene ikke kunne få ordentlig greb i skinnerne. I årene 1812-13 kom der forskellige forslag til løsning af problemet med de glatte skinner.

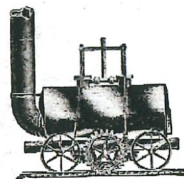
Blekinsop konstruerede et lokomotiv med to cylindre og et tandhjul, der greb ind i en tandstang langs banen. Brødrene Chapham lagde en kæde langs banen, kæden var rullet to gange om en tromle på lokomotivet, og når maskinen drejede tromlen rundt, bevægede lokomotivet sig hen ad sporet.

Brunton byggede et lokomotiv med et par lange ben bag ud der skulle skubbe lokomotivet frem, men kedlen eksploderede første gang man skulle køre, så det eksperiment kom der ikke noget ud af.

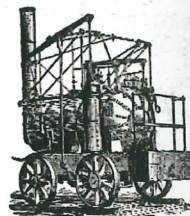
Det blev ved Wylam Bjergværk i Newcastle det store fremskridt kom. Her begyndte ejeren Christopher Blackett at fatte interesse for lokomotivet og dens muligheder. Blackett og William Hedley løste problemet med de glatte skinner, lokomotiverne skulle bare være tunge nok, og banen så vandret som muligt, så var det ikke noget problem.

Blackett gav Hedley til opgave at bygge et lokomotiv til Wylam Bjergværk, og denne gang lykkedes det at fremstille et brugbart lokomotiv, den fik navnet Puffing Billy, og gjorde tjeneste hos Wylam Bjergværk fra 1813-1862.

Det må nok betegnes som det første damplokomotiv.



Blekinsops Tandhjul-lokomotiv. De to lodrette Cylindre er delvis indbyggede i Kedlen. Tandhjulet griber ind i en Række Tænder langs Sporet og trækker derved Lokomotivet frem.



Hedleys Lokomotiv »Puffing Billy» med sit indviklede System af Trækstænger. »Puffing Billy» var Forbilledet for Stephensons Maskiner, og det var i Brug i Wylam-Værket lige til 1862.

Det er først nu, at verdens største lokomotiv konstruktør begynder at gøre sig gældende, hans navn er George Stephenson. Hans far var ansat som fyrbøder på Wylam værket, det var her George fik interesse for dampmaskinen. Da George blev 14 år fik også han ansættelse på bjergværket som fyrbøder, men blev hurtigt forfremmet til maskinpasser. Han var godt klar over at med den skolegang han havde, ( det var slet ingen) var hans chancer her i livet ikke af de store, så ville han frem, måtte han i skole. Som 18årig begyndte han på aftenskole, og først som 19årig kunne han skrive sit eget navn. Fra nu af gik det hurtigt fremad med kundskaberne. År 1812 fik han tilbudt en stilling som konstruktør af dampmaskiner i Killingwort Gruben. Minens ejere var stolte af at have en så dygtig ung mand ansat, så det var helt naturligt, at de sagde ja, da Stephenson foreslog at bygge et lokomotiv

George havde studeret Puffing Billy i alle enkeltheder, og han havde også haft lejlighed til at se Blekinsops tandhjulsbane. Begge steder havde han fundet fejl og mangler, som han mente kunne gøres bedre.

I efteråret 1813 påbegyndte han sit første lokomotiv, og den stod færdig d.27 juli 1814.



Det betød dog ikke nogen fremskridt for lokomotivudviklingen. Dens præstationer var omtrent som Puffing Billy's, den kunne trække 30 ton med en fart af 6-7 km i timen, og nyttevirkningen var langt under Puffing Billy. Varmen fra kedlen røg lige ud af skorstenen, men lokomotivet kunne bruges, og George tog straks fat på at bygge et nyt lokomotiv.

Denne gang blev det betydeligt bedre, nu var der ingen mellemakslers og besværlige tandhjul, plejstængerne trak direkte på drivhjulene, som var forbundet med en kæde.

Sammenlignet med den klodsede Puffing Billy med de mange vægstænger og mellemakslers, var det en smuk og harmonisk maskine.

Nu gik det for alvor fremad for den unge lokomotivkonstruktør, han byggede adskillige lokomotiver til andre bjergværker og Killingworth gruben.

I 1819 blev det vedtaget, at bygge banen mellem Stockton og Darlington. Her blev George Stephenson ansat som ingeniør.

I 1823 byggede han sin egen lokomotivfabrik i Newcastle, her lavede han lokomotivet til banen, han just var i gang med at bygge.

Den 27 september 1825 var der indvielse af den første bane i England.

Stephenson havde nu bygget 25 lokomotiver, og ordrerne strømmede nu ind til fabrikken i Newcastle, hvor hans søn Robert Stephenson var fabrikschef.

Herefter forestod far og søn flere anlæg af jernbaner i hele verden.

Så det er vel ikke så underligt, at han betegnes som jernbanens fader.

### **Da jernbanen kom til Danmark.**

Da jernbanen kom til Danmark var landet væsentlig større end i dag. Foruden selve kongeriget var der

hertugdømmerne, og det var Holsten der først kom på jernbanevæsenets kort.

Her åbnede Chr. D 8 i juni 1844, banen Altona- Kiel. Banen forbinder Østersøen og Nordsøen, så det må på det tidspunkt have været en meget vigtig strækning. Man slap for den lange tur med skib gennem Øresund, Kattegat og Nordsøen. Den første jernbane i Danmark kom i 1847. Dette sene tidspunkt skyldes, at mange ikke syntes landet havde behov for en jernbane. Der er jo ikke langt til den nærmeste havneby, ligegyldigt hvor i landet man bor, og de få fabrikker der fandtes på den tid, havde man netop af hensyn til transporten, anbragt i havnebyerne. Lokaltrafikken kunne heller ikke blive overvældende stor, folk rejste ikke meget den gang.

I 1832 havde man som et forsøg sat en dagvogn i rute tværs over Fyn, fra Nyborg til Middelfart. På sin første del af turen, havde den fire personer med til Odense. På den sidste del af turen og helt hjem igen, kom det til at køre tom.

Det var måske ikke helt løgn, hvad der blev sagt. Når man passerer vejene, er de som regel øde.

*fortsættes i næste nr.*

*Artiklen er forfattet af Kurt Hansen.*

