
Herborg Station

Nr.3. Juli 2009. 9. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Skinnecykler.

Opførelse af nye cykelskurbygning er påbegyndt. Det har været en sej omgang at komme i gang, tegningerne blev godkendt og byggetilladelsen var næsten i hus, men kommunen fandt ud af at den gamle skurbygning er anbragt så meget på naboens grund, at den nye bygning ikke kunne laves i forlængelse af den gamle, uden naboens godkendelse, og at det blev tinglyst. Så vi valgte at flytte over på den anden side af skinnerne. Bygningen er således anbragt, i tilfælde af påbud om flytning af den gamle bygning, at der er plads til den gamle også.



Godt vi ikke kun har skovle og spader.



Oprydning før nybyggeriet.



Bygningen beundres før taget lægges på.

Der har desuden været oprydningsdag ved stationen, som billedet herunder viser.



Toiletvognen står også for tur, som det ses på billedet ovenfor. Modelbyggeriet ligger derfor stille, men det er jo også vinter arbejde.

Landstationen.

En landstation omkring år 1900. Mørkøv mellem Holbæk og Kalundborg, der var mange ansatte på stationen. En Stationsforstander, Postmester, en Assistent, en eksamineret elev, tre Portører, en Postassistent og syv Landpostbude. Godsmængden var betydeligt dengang, alt gods til de omkring liggende gårde og byens håndværkere kom med banen, så pakhuset var altid godt fyldt op.

Der var dagen igennem livlig trafik af folk som bragte eller skulle afhente gods, der var altid nok at lave.

Den yngste portør måtte om morgenen gøre samtlige petroleumslampe, signallamper og sporskiftelys i stand.

Der var en vandretur fra den ene ende af stationen til den anden på ca. tre km.

Om natten efter den sidste tog, måtte den portør der havde vagten, tage den tur ud til signalerne for at slukke.

Andres kom hver dag på stationen, han var omkring halvfjers år, han var mælkekusk på en Herregård på egnen. Om aftenen kom Andres med vognen fyldt med mælkejunger der skulle til København. De skulle ind i pakhuset og påklæbes banemærker, for derefter at blive rullet ud på perronen. Andres betragtede det som sin ret at portøren hilste ham med håndtryk når han kom med mælken, og Andres rørte ikke en unge, men blev stående med fremstrakt hånd, til han havde fået et håndtryk, først da tog han fat på at læsse junger af vognen. En aften havde portøren travlt med at klæbe banemærker på noget gods, så i farten stak han klisterpenslen frem til Andres, der trykkede den hjertelig og varmt, så klistret løb ud mellem fingrene. Portøren kluk lo, men Andres stillede sig op og sagde; ” Du er jo kun en skoledreng at regne. Nu kan

du sige til de andre portører, at jeg ikke vil have mere med dig at gøre”. Og derved blev det i lange tider. Andres lod sig kun ekspederer af de to andre portører. Først efter lang tids forløb blev venskabet genoprettet ved, at portøren med penslen, gav to øl, for at de kunne begrave gammelt had.

Blandt de forsendelser man modtog på Mørkøv station var ”Russiske gæs”.

Danmark importerede dengang en hel del slagtefærdige gæs fra Rusland. Befolkningen ville dog ikke købe de magre og tørre gæs, selv om prisen kun var det halve af, hvad en Dansk kornfed gås kostede. Slagteren i Mørkøv havde forstået fidusen rigtigt.

Hvis russiske gæs blev fedet op på danske marker, ville de være lige så gode som danske gæs.

Altså købte han 100 magre gæs i Letland til levering på Mørkøv station i slutningen af september. Det var store dage når gæssene ankom i gåsevogne. Det var tyske tremmevogne delt i fire etager.

Vognene blev kørt ind på varehussporet, en rampe blev sat til, og så kom hele gåseflokken rappende gennem byen og ud på de forskellige stubmarker, hvor slagteren havde lejet græsning for billige penge. Her gik så gæssene i et par måneder og blev til danske kornfede gæs.

Stationsforstanderen i Lejre.

Fra jernbanens begyndelse til langt op i 1900 tallet, hentede jernbanen de fleste folk fra hæren. Det var pålidelige folk der både kunne byde og adlyde en ordre. Stationsforstanderen i Lejre ”Ritmester Feddersen” var en sådan mand, endda af den gamle skole, om hvem der gik mange historier. På stationen havde man to portører, Ole og Jens, samt en assistent. Dem tiltalte

Stationsforstanderen med DU, noget man normalt ikke gjorde på den tid. Til gengæld tiltalte de Stationsforstanderen "Hr. Ritmester". Ritmesteren passede helst postvæsenet selv, og overlod jernbanevæsenet til assistenten og portørerne.

Han plejede at sidde og filosofere halv højt når han førte bøgerne, og gav udtryk for en udpræget pessimisme, ligesom han også udtalte sig med en forbløffende ligefremhed om selv de mest intime ting. Udtalelserne havde ingen bestemt adresse, så måske var det kun til sig selv han talte, der var i hvert fald aldrig nogen som svarede ham, og det ville nok have overrasket ham om nogen havde gjort det.

Ritmesteren var en håndfast mand, der nok selv skulle holde ro og orden på sin station og herregårdskarlene fra Lederborg skulle ikke lave ballade der, det skulle han nok sørge for.

En dag kom Ole ind på kontoret, holdende sig på den ene kind og klagede. "Hr. Ritmester, han slog mig". Ritmesteren rejste sig fra sit skrivebord, med den lange pibe hængende fra den ene mundvig, og spurgte: Hvad er der i vejen bet' Ole? Det viste sig at en fuld karl, der ville sove i ventesalen, havde stukket Ole en lussing, fordi Ole ville have ham ud. Ritmesteren gik majestætisk ind i ventesalen, hvor karlen lå på en bænk, rejste ham op ved at tage ham i nakken og spurgte ham: Ska' du slå Ole? En knaldende lussing havde nær slået karlen omkuld, men endnu inden han nåede at falde, ramte Ritmesterens næve ham på den anden side og rejste ham op igen. Med et hurtigt tag svingede Ritmesteren karlen ud på perronen, drejede ham et halvt omgang og gav ham et forsvarligt spark bag i, så karlen røg ud på vejen, hvorefter Ritmesteren uden flere ord,

men stadig med piben hængende i mundvigen, gik ind på kontoret og fortsatte sit arbejde.

Havde det været i dag var der helt sikkert blevet en sag, med politi og domstol ud af det, men ikke dengang. Der var det kontant afregning, noget som nok mangles i dag.

Firbenet kærlighed.

På toget mellem København og Roskilde havde man en sommer besøg af en ariendal- terreie, som kom rejsende med en af de små motortog. Når toget ankom til Roskilde hoppede den ud af toget, løb gennem stationen og ud på gaden i jævnt luntetrav. Der var ingen som tog særlig notits af hunden. Senere fandt man ud af nogle kendsgerninger om hunden, den hed Bob. Bob fulgtes ikke med nogen passager i toget, men rejste alene og uden billet. Dens ejer boede 13 km. fra Roskilde nemlig i Tåstrup. Bob havde en kæreste i Roskilde og når længslen efter sin elskede blev for stort, løb han op på stationen og hoppede på et tog til Roskilde. Når der var gået et stykke tid, rejste han tilbage med toget til Tåstrup. Skønt der gik mange tog til København som ikke standsede i Tåstrup, gik han aldrig i det forkerte tog, men vendte hjem til sin ejer hver gang, som dog ikke anede uråd om sin hunds eskapader. Bob havde lavet det nummer adskillige gange, inden han blev opdaget af billetkontrollen i toget. På vejen hjem fra en udflugt blev han skygget af personalet, som så kunne fastslå hans adresse og tilhørsforhold. Bob's ejer blev naturligt nok overrasket over sin hunds rejser, og betalte returbillet for Bob, og lovede at gøre det fremover når Bob tog på kæresterbesøg i Roskilde.

Men en dag gik det galt, Bob blev kørt over af et tog, til stor sorg for jernbanepersonalet og Bobs ejer.

Fra før verden gik af lave.

I jernbanens barndom og før man begyndte at anvende rangerlokomotiver, var det heste der måtte gøre arbejdet med at rangere. Her er lidt om disse heste.

Alle rangerheste var særligt udvalgte dyr, de havde hvert sit navn som de adlød, de havde også egen bås med deres navn malet med et skilt oven over. En hest kunne i skridtgang trække fire fuldt læssede vogne, de lærte deres arbejde så godt, så selv om der kom en anden kusk der ikke var kendt med arbejdsgangen gik de ikke i stå af den grund, kusken skulle blot lægge trækrogen på vognen og tage den af igen, så skulle hesten nok selv trække vognen hen til det rigtige sted. Det var kloge dyr. Et særligt pragteksemplar var Klaus



Klaus og hans kusk Lars Larsen
(den hvide hest) år 1881

Den vidste præcis hvad den skulle og ikke skulle. Den holdt øje med om koblingen mellem vognene blev taget af inden den lagde sig i selen, og den trak ikke, hvis den havde en anelse om, der var flere vogne på krogen end den kunne trække. Det gik ikke at afkoble vognene inden Klaus kom. Var det gjort alligevel måtte kusken kravle ind mellem vognene og rasle med koblingerne, så Klaus kunne høre at der var koblet fra. Klaus vidste bestemt hvornår godsforvalter Nielsen mødte til tjeneste, og den stillede omgående og fik sig et stykke sukker. Havde den en kusk den holdt af, kunne den vise sit venskab ved at lægge mulen på mandens skulder, eller blot stille sig tæt op af ham. Den kunne ikke tåle at se folk med hænderne i bukselommerne, så vrinskede den himmel højt. Den vidste selv hvornår arbejdet var endt, og når rangerkæden var lagt over dens ryg satte den i galop hjem til stalden, kun hvis den tabte kæden blev den stående stille indtil kæden igen var lagt på plads over ryggen. Den vidste godt, når kæden slæbte efter den, kunne krogen let få fat i skinnerne og brat stoppe den muntre hjemfart på en ubehagelig måde.

Wunderland.

Som omtalt i sidste nummer, har klubben været på en tur til Miniatur Wunderland i Hamburg. Bestyrelsesmedlem Benny Hansen har lavet en CD med billeder af højdepunkterne, det kan erhverves ved at rette henvendelse direkte til Benny. Jeg har udvalgt nogle billeder, så kan læserne selv bedømme resultatet af Benny's fotografiske kundskaber, selv synes jeg de er rigtig gode.



