
Herborg Station

Nr.3. Juli 2010. 10. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Som en ekstra service har nogle af medlemmerne været på cykeltur, en rigtig herlig sommerdag.



Det hele startede med en forespørgsel fra en skole i Ringkøbing. De skulle lave en tur for eleverne med forskellige aktiviteter, hvori en tur på skinnecykel indgik.



Vi skulle stille 8 cykler til rådighed på Rk. Mølle rastepads.

Lærer og ledere ville være ved rastepadsen i Rk. Mølle, og i Herborg, for at sende eleverne af sted, og for at modtage dem der. Vi syntes det lød spændende, og indgik en aftale med skolen. Det indebar at prisen var rimelig, og at skolen havde det fulde ansvar. Vi var fire, vi satte os på skinnecyklarne og så gik det derudad, vi kobledede cyklarne sammen, som man kan se på billederne, og hjalp hinanden ved alle overkørslerne. Vejret var med os, vi havde en rigtig dejlig tur. Vi blev hentet i Rk. Mølle og kørt til Herborg, så var turen slut, men i sådan et vejr og med det gode humør, kunne vi godt have kørt helt til Skjern. Skulle der komme en forespørgsel mere af den art, vil vi se positivt på sagen.

-----0-----

I år er der igen godt gang i renoveringen af cykelskurene. Nu er det de gamle som står for skud. Nye porte er lavet og malet, forsiden er renoveret, gruset og skinnerne er lagt ind, så de kommer til at ligne de nye skure.





Skinnerne har vi taget oppe i nærheden af S svinget, vi har amputeret banelegemet med 3 længder skinner altså 33m. På billedet kan man se vi mangler at få malet, og få portene monteret. Så skulle vi være færdige med renoveringen i denne omgang.

Stationen har også fået en ansigtsløftning, træerne foran er forsvundet



Trærodderne er forsvundet, græsset er rømmet af, og olietanken er gravet op og kørt væk, pladsen er gjort klar til fiberdug og skærver. Vi håber og tror på det er en god løsning, så mangler vi lige lidt puds og hvid

maling til gesimserne så kommer stationen virkelig til sin ret.



Også ved pakhuset har vi været i gang med de små maskiner. Vores for mange år siden købt stakit skal op så stationen kommer til at ligne det gamle så meget som muligt.



Overfarterne oprettes.

Før jernbanerne blev anlagt, måtte man age af sted på de ofte dårlige veje. Landevejstrafikken blev dog forbedret omkring 1840, især hovedveje i Hertugdømmerne og på Sjælland og Fyn. De blev forsynet med brolægning (chaussebelægning). Dagvogne og delligencer var dog så velfungerende som man dengang med rimelighed kunne forlange, men med jernbanerne blev det helt anderledes.

Togene kunne afvikle trafikken planmæssigt, køre med mange passagerer og fragte store mængde gods.

Efterhånden som jernbanenettet blev udbygget, kunne man rigtig se, at jernbanetrafik er en hurtig måde at afvikle trafikken på, men ved sunde og bælte gik det galt, det var hverken hurtigt eller effektivt, her blev jernbanelinierne skåret over, og alt godset skulle omlades fra tog til dampskibe, sejles over og atter poppes ind i en godsvogn. Det

var besværligt og af og til blev godset beskadiget,

Jernbanerne kom fra Storbritannien, og her kendte man udmærket til problemerne. I Skotland havde man fundet løsningen. ("Jernbanefærger"). Det var både effektivt og økonomisk forsvarligt. Der var bygget havneanlæg med lejer og monteret færgeklapper forsynet med spor, således at jernbanevognene kunne sejles over fjordene.

Allerede i 1849 var den første skotske jernbanefærges færdigbygget, det var nærmest et pramagtigt fartøj, med dampmaskineri og to store skovlhjul, og på vogndækket var der lagt 3 spor. Den blev sat i drift den 7. februar 1850. I løbet af 1850'erne blev der bygget flere jernbanefærger.

Der gik flere år inden man i Danmark fik øjnene op for de fordele jernbanedriften ville få, hvis der blev indsat jernbanefærger på bælteerne.

Da Rigsdagen i 1861 havde vedtaget den første store jernbanelov, blev man i Indenrigsministeriet klar over, at det nu var på tide at undersøge mulighederne med jernbanefærger i fart herhjemme. Ministeriet rådførte sig med ingeniører og eksperter med

kendskab til færgedrift på de skotske fjorde.

I december 1862 indkom forslag og udtalelser i et lille skrift med titlen(Om jernbanedampfærger på Store og Lillebælt). Et af indlæggende i dette skrift var skrevet af Mr. Betts fra Petos entreprenørfirma. Der stod i oversættelse følgende:(Belterne, der saa ganske isolere de forskellige Jernbaner i Jylland, Fyn og Sjælland, maae ved Anvendelsen af Dampfærger, hvorpaa Vognene kunne overføres, bringes med ind i Forbindelsen, dersom den almindelige Mistillid til Jernbanefærdsel, som landet efter sin naturlige Form frembyder, skal overvindes og Transit af Gods og passagerer med sikkerhed og Hurtighed opnaaes). Efter krigen i 1864 var der stor tilslutning til store udvidelser af jernbanebyggeriet, men spørgsmålene om jernbanefærger var mange, og det var besværligt at forhandle sig til rette. I 1870 vendte stemningen, og med et beskedent flertal vedtog Rigsdagen, at der *Imellem Fredericia og Strib Stationer tilvejebringes ved hjælp af Dampfærger en sådan forbindelse, at jernbanevogne kunne føres over Lillebælt fra den ene af disse Stationer til den anden uden Omlæsning.*

Det var en meget betydningsfuld beslutning, der her blev taget, for færgeruten over Lillebælt ville faktisk blive et led i jernbanenettet, således at de jyske og fynske baner kom til at udgøre et samlet banesystem.

Den 19. marts 1872 blev den første danske jernbanefærge sat i fart mellem Fredericia og Strib. Færgeren der havde fået navnet *Lillebelt*(stavemåden blev senere ændret til *Lillebælt*) var bygget efter skotsk forbillede på et engelsk værft, og var forsynet med et enkelt spor på vogndækket.



Jernbanefærgeren Lillebælt.

Der var ikke tale om noget stort fartøj. Færgeren var kun 42,83m lang, den kunne dog medtage 5-6 af datidens små godsvogne på hver tur. Den skulle udelukkende sejle med post og godsvogne, personvogne skulle ikke med over, så i Fredericia og Strib måtte passagererne gå ombord. Færgens dampmaskine ydede 280 hk og to store skovlhjul. Den var symmetrisk opbygget, således at

skrogudformningen var ens i begge ender. Færgen kunne derfor sejle over Lillebælt uden at svaje.

Under vogndækket var der to kahytter med restauration. Den ene kahyt havde endda *Damecabinet for 1 ste og 2den Classes passagerer*, medens den anden var for dem, der rejste på 3die klasse, og det gjorde de fleste dengang.

Indsættelsen af færgen viste sig straks at være en trafikal succes. I løbet af det første drifts år steg godsoverførslerne på Lillebælt med ca. 30 %, og året efter lå stigningen på omkring 100 %.

Når der nu var så travlt på Lillebæltsoverfarten, havde det været naturligt at indsætte jernbanefærger på Storebælt, men her var situationen anderledes, fordi de sjællandske baner stadig var privatejede, og hos Det sjællandske Jernbane-selskab ville man ikke være med til at bekoste bygningen af en eller flere jernbanefærger til Storebæltsoverfarten.

Først efter at de sjællandske baner i 1880 blev overtaget af staten, var der skabt praktisk mulighed for at indsætte jernbanefærger mellem Korsør og Nyborg. Så fik Rigsdagen også fart på, og allerede den 11. april 1881 vedtog man *Lov om en*

Dampfærgeforbindelse over Storebælt m.m.

Man anskaffede to jernbanefærger, som skulle sejle på Storebælt, dog skulle de være betydelig større end hjulfærgerne på Lillebælt, men princippet med at anskaffe hjuldrevne fartøjer blev fastholdt ud fra en hævdvunden tradition, som ingen ønskede at bryde. Det var et krav, at færgerne skulle kunne overføre 16 lastede godsvogne, så de skulle forsynes med to spor på vogndækket. Desuden skulle de have gode saloner til passagererne og så kraftige dampmaskiner, at sejltiden over Storebælt ikke kom til at overstige fem kvarter.

Fortsættes i næste nr.

Smil.

På stolpen ved baren hang et lille skilt med følgende ordlyd:

Det er snapsens skyld, at man banker sin kone.

Det er snapsens skyld, man får sit hjem ødelagt.

Det er snapsens skyld, at man skyder sin svigermor.

Det er snapsens skyld, at man rammer ved siden af.

Golf har skabt flere løgnhalse, end skattevæsenet.

