
Herborg Station

Nr.3. Juni 2011. 11. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Det er nok den sommer med det laveste aktivitetsniveau i klubbens historie.

Vi har nu været i gang, jeg ved ikke hvor længe, med at skifte beslag og hængsler på portene i de nye cykelskure, og vi faktisk kun halvfædig, men det bliver godt.

Ellers sker der ikke så meget for tiden. Per er i gang med at male vinduerne i stationen, Henning klipper græs og grene på banen og Peter tømmer skraldespande.

Det er de job man sådan ikke tænker på, og man først lægge mærke til når det ikke er gjort. Men tro mig; det er et stort arbejde de gør. Det tager ca. tre dage at klippe græsset og grenene på banen, og det bliver gjort tre til fem gange om året, alt efter behov. Det bliver til mange dage sammenlagt og oven i det passer Henning fyret hele vinteren og henter træpiller hjem. Henning er nok klubbens mest aktive mand. Det ser vi andre bare ikke, da han for det meste arbejder alene.

Peter gør også et stort stykke arbejde, da han tømmer skraldespandene og gør rent i toiletvognen. Deres arbejde er nok lidt overset. Men **godt gået drenge.**

Oh hvor pinligt.

Forleden aften havde vi besøg af Dagbladet, som ville skrive lidt

om modelbanen i avisen i løbet af sommeren.

Dagen før mødte vi op i klubben for at gøre rent, så det så fint ud. Der kom en journalist og en fotograf. Vi fortalte lidt om banen og dens opbygning, og vores fremtidsplaner, men det vi ikke havde tænkt på var toget! Vi havde kun et par Lima vogne og en 3021 Märklin lokomotiv, som vi bruger til prøvekørsel, det så ikke ud af meget. Helt galt var det at fotografen absolut skulle tage billeder af den grimme og absolut pinlige lokomotiv. Hvad må de andre klubber dog ikke tænke, hvis de ser det i avisen? Satans også. Vi har da lokomotiver nok vi kunne have taget med i dagens anledning.

Ny skinnecykel.

Vi er ved at få lavet en ny skinnecykel på Skjern Tekniske Skole. Det ser vi frem til, hvis den viser sig at være holdbar, når den har været prøvekørt et års tid, og synsmanden der hvert år syner cyklerne siger god for den, er det planen at lave flere af slagsen og udfase nogle af de gamle cykler. De har jo også kørt mange km. Det var lidt om hvad der sker i klubben lige nu.

Jeg vil hermed ønske jer alle en rigtig god sommer med mange gode oplevelser.

Formand Kurt Hansen.

Bygningen af Lillebæltsbroen.

Kun i 11 år havde færgerne sejlet mellem Fredericia og Strib, da de første planer fremkom, og i august 1883 kunne man i Berlingske Tidende læse denne notits:

Opmålinger og Undersøgelser med hensyn til Anlæg af en Bro over Lillebælt fortsættes trods det ugunstige Vejr. På begge sider af bæltet langs kysten vest for Middelfart indtil Vasnæs Batteri, og på jysk side såvel Øst som Vest for Snoghøj, er der i strandkanten anbragt mange markpæle. Nu er man lidt Vest for Snoghøj fra et par udfør kysten opankrede fartøjer, begyndt at foretage Boringsforsøg i havbunden.

Den 5. september 1883 skrev Berlingske Tidende igen om Broen over Lillebælt:

Hvis projektet, der siges skulle forelægges Rigsdagen til efteråret, bliver til virkelighed, skal det være tanken, at føre jernbanen fra Skrillinge over Middelfart marker tæt syd for Adellershus ind over Hindgavls marker over et hjørne af Kongebroskoven, og derpå fra den ovenfor nævnte skrænt tæt vest for Kongebroen lige over Bæltet til Snoghøj Færggård. På en mark umiddelbart nord for denne, skulle da den store Centralbanegård anlægges, og

fra denne skulle der da sprede sig baner til Kolding, Vejle og Fredericia. Det antages, at der derved vil kunne spares 1 ½ time på turen fra København til Hamborg, hvilket jo i vor hurtigt ilende tid vil være temmelig betydeligt. At arbejdet, der jo for vores forhold fremtræder som overordentlig kolossalt, kan udføres, anses af ingeniørerne for aldeles utvivlsomt; det er blot og bare et pengespørgsmål; det kommer altså i det væsentlige an på, om Rigsdagen vil bevilge penge.

De tekniske undersøgelser i Lillebælt fortsattes i efteråret 1883, og man begyndte altså at projektere broen, men dengang var det en alt for stor mundfuld at bygge den.

Der kom derfor til at gå lang tid, før spørgsmålet om bygningen af en bro over Lillebælt kom på Rigsdagens dagsorden. Først i 1899 skete dette, men udgifterne til broens opførelse blev anset for så store, at det ikke kunne lade sig gøre at gennemføre nogen anlægslov. Og sådan var stemningen i Rigsdagen helt frem til efteråret 1923, hvor trafikminister Selbsager skar igennem modløsheden og fremsatte et forslag om at opføre en jernbanebro over Lillebælt. Skønt modstanden var stor, blev der alligevel ikke tærsket lang-

halm på denne sag, og den 29. marts 1924 kunne Kongen stadfæste Lov om tilvejebringelse af en dobbeltsporet jernbanebro over Lillebælt m. v.

I lovens § 1 kan bl.a. læse, at:
Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning at lade opføre en dobbeltsporet Højbro over Lillebælt med de nødvendige Forlægninger af Banelinierne i Jylland og på Fyn samt i forbindelse dermed.

1. at lade opføre en ny station ved Fredericia, delvis til Gennemkørsel samt at foretage de deraf følgende Forlægninger af de bestående banelinier,

2. at lade broens Strømpiller udføre således, at de senere uden større Undervandsarbejder kan udbygges til tillige at danne Piller for en Færdselsbro.

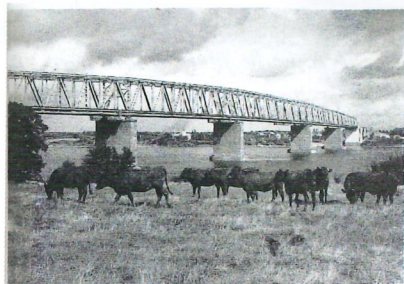
Det var altså en jernbanebro, man ville bygge. Bilerne skulle ikke kunne køre over Lillebælt, i hvert fald ikke i første omgang, men netop midt i tyverne begyndte bilerne jo for alvor at gøre sig gældende i trafikken, og udviklingen gik hurtigt. I Rigsdagen indså man et par år senere, at Lillebæltsbroen skulle være for både tog og biler, og den 16. juli 1927 underskrev Kong Christian X lov om Udvidelse af den i Lov Nr. 75 af

29. marts 1924 omhandlende dobbeltsporede jernbanebro over Lillebælt med en Færdselsbro.

Bygningen af Lillebæltsbroen var en enestående teknisk bedrift. Først måtte man gennem et omfattende projekteringsarbejde, hvori DSB var stærkt involveret. Der var flere muligheder for valg af brotyper, men af økonomiske årsager blev det bestemt, at der skulle bygges en såkaldt cantileverbro med fire strømpiller og en 825 m lang gitterkonstruktion af stål som overbygning. Cantiliverbroens opbygning blev symmetrisk, således at det midterste brofag fik en længde på 220 m, dernæst kom der til hver side et brofag på 165 m og nærmest land et på 137,5 m. På Fynssiden blev broen fortsat på land med tre betonbuer med en samlet længde på 138,4 m. Også på Jyllandssiden blev broen bygget videre ind på land; her skulle der bygges fem betonbuer med en samlet længde på 214,4 m.

Lillebæltsbroens fulde længde kom dermed op på 1177,8 m.

Arbejdet med at bygge de fire strømpiller og de otte betonbuer på land blev overdraget til det danske ingeniørfirma Monberg og Thorsen og det tyske Grün und Bilfinger fra Mannheim.



Overbygningen blev udført af de to tyske firmaer Friedrich Krupp fra Rheinhausen og Louis Eilers fra Hannover. I foråret 1930 begyndte bygningen af Lillebæltsbroen, og da man fem år senere var færdig, var der i materialer brugt ca. 100.000 m³ beton og omkring 15.000 tons stål. Udgifterne til broens bygning androg rundt regnet 24 millioner kr.

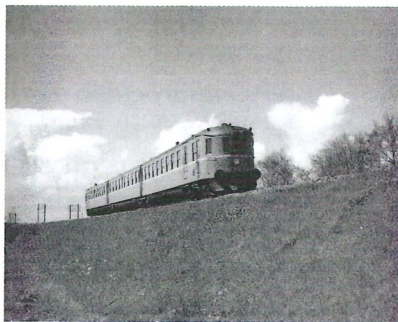
Men ikke nok med det. I Fredericia blev der opført en helt ny og moderne banegård, og også et stort sporarbejde skulle udføres, før togene kunne køre over Lillebælt.

Det siger sig selv, at rejsetiden mellem København og flere jyske byer ville kunne afkortes væsentligt, når Lillebæltsbroen stod færdig, men man kunne jo også nedbringe rejsetiden yderligere ved at sætte farten op.

Hos DSB var man klar over, at det nu gjaldt om at udvikle et nyt, moderne tog, som kunne køre med høj hastighed. Bygningen af Lillebæltsbroen faldt sammen

med den kraftige udvikling af motorvognsmateriel let inden for DSB, og man besluttede sig for, at anskaffe en række motordrevne togsæt bestående af tre vogne. Disse togsæt blev straks kaldt "Lyntog" og i modsætning til DSBs øvrige vogne, der var malet med den sædvanlige vinrøde farve, skulle lyntogene være rigtig postkasse-røde.

Lyntogene der blev bygget af A/S Frichs og vognfabrikken Scandia, bestod af to motorvogne (Litra MS) og en bivogn. Bivognen der var anbragt i togets midte, havde boggier fælles med motorvognene, således at hele togsættet hvilede på kun fire boggier.



Motorerne var af samme type som i MO-vognene, og på Visse strækninger skulle lyntogene køre 120 km/t. I disse trevogns-lyntog var der plads til 36 passagerer på 1. kl. og 120 på fællesklasse, og selv om der skulle fart på, så skulle man også køre langt, og derfor blev der i en af motorvognene indrettet en lille

restauration. Det var helt i top, og det var dansk, når det var bedst.

Lyntogene og Lillebæltsbroen hang på smukkeste vis sammen; de var det store skridt fremad for trafikken herhjemme i mellemkrigsårene, og derfor blev den 14. maj 1935, den dag hvor både lyntogene og Lillebæltsbroen skulle indvies, en national festdag, hvor man midt i en tid med krise og arbejdsløshed kunne være stolt over og beundre disse tekniske bedrifter.

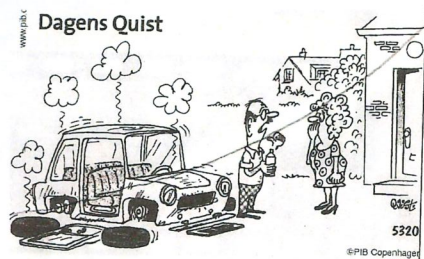
På selve indvielsesdagen var vejret koldt, hundekoldt endda! Dagen før havde det endog sneet, men det klarede dog op, og solen kom frem. Fra København var Kongen kommet sejlende til Middelfart med kongeskibet *Dannebrog*, og kl. 13,20 gik Majestæten i land. Samtidig nærmede lyntoget, der var kørt fra Københavns Hoved-banegård kl. 10,05, sig stationen i Middelfart. Med i lyntoget var en del udenlandske gesanter, ministre, og DSBs ledelse med general direktør Knutzen i spidsen.

Overalt vajede Dannebrogflag og mange steder var der ophængt guirlander. Da lyntoget standsede i Middelfart præcis kl. 13,30 begyndte festlighederne. Efter at trafikminister Friis-Skotte havde talt, sang man *Kong Christian stod ved højen Mast*, og så talte Kongen.

Efter Kongens tale og under fanfarer og sirenefløjt sprængte lyntoget med Kongen som Æres-Passager Silketovet, der betegnede Broens Port, og få sekunder efter havde den første Bil med repræsentanter for de øverste Vej-Myndigheder sprængt et tilsvarende Silketov over vejbanen, Lillebæltsbroen var åbnet.

Den følgende dag begyndte biler, cykler og tog at køre over Lillebæltsbroen, og samtidig blev færgefarten mellem Fredericia og Strib indstillet.

Smil.



- Jeg sprøjtede den bare med rustopløsende middel!

Ægtemanden:

- Den eneste gang, min kone har haft et glimt i øjet, var, da hun fik stød af sit elektriske varmetæppe ...

- Min kone hævder, at hun aldrig vil glemme de tre små ord, der var indgraveret i vielsesringen, jeg gav hende.

- Hvor sødt!

- Det syntes hun nu ikke. Der stod »Made in Taiwan«.

