
Herborg Station

Nr.1. Januar 2011. 11. årgang.



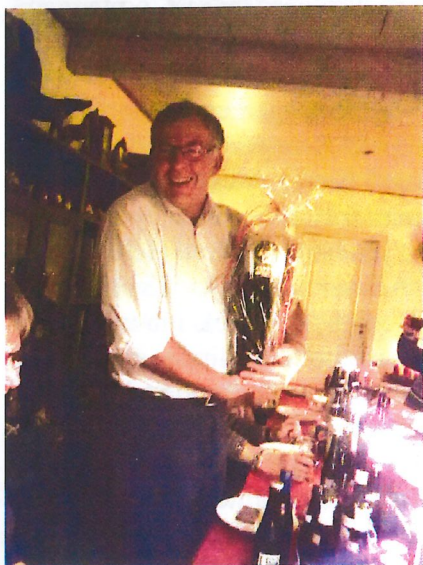
Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

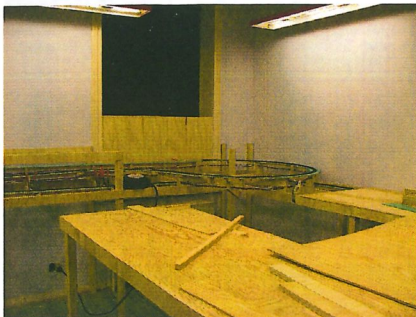
For en del år siden besluttede Bestyrelsen, at der i forbindelse med en god og initiativrig indsats, skulle gives en gave (en såkaldt **PRAKTISK GRIS**). Den blev i år givet til Per Olesen. Bestyrelsen ønsker Per en stor tillykke.



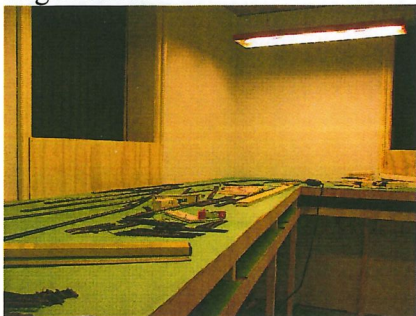
Modelbanen.

Modelbanebyggeriet skrider lige så stille fremad, der er en god deltagelse på klubaftener, der er også en god snak om byggeriet, er det nu sådan, eller er det nu ikke lige det der er besluttet. Diskussionerne er der, men tegningerne bliver overholdt" tror

jeg nok", det begynder at se rigtigt ud.



Nu er man begyndt på anden etager, underetagen er færdig, så nogen lunde.



Der er lagt lyddæmpningsplader på begge etager så støjen fra kørsel er reduceret til et minimum.

Værksted.

Vi har også flyttet vores cykelværksted til Videbæk, så der kan deltage nogle flere, hvis man har lyst.

Det er dejlige lyse lokaler, med god plads til vores maskiner.



Overfarterne oprettes.

fortsat fra forrige nr.

Skulle der indsættes jernbanefærger på Øresund, måtte initiativet komme fra dansk side, for Westkustbanan mellem Helsingborg og Gøteborg var endnu privatejet. I 1889 vedtog Rigsdagen, at der skulle bygges en ny banegård helt nede ved Helsingør havn, og at der skulle anlægges et færgeleje. Hele herligheden måtte koste 1.800.500kr. Desuden skulle DSB anskaffe en enkeltsporet hjulfærge til overfarten.

Den nye station blev opført af røde mursten med sandstensornemantik. Byggestilen var nederlandsk renæssance, ligesom Rosenborg Slot. Her skulle åbenbart bygges en station, som man lagde mærke til, når man kom sejlene fra Helsingborg, og publikumsvenlig blev den også. Den 24. oktober 1891 blev den nye banegård indviet, og færgen, der var blevet bygget på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri og havde fået navnet *Kronprinsesse Louise*, var også færdig. Men alligevel kunne man ikke påbegynde overførslen af jernbanevogne til Helsingborg. Dels var færgelejet ikke helt færdigbygget, dels løb man ind i en masse forviklinger med svenskerne angående taksterne. I løbet af 1890'erne skete der en kraftig stigning af trafikken på DSB's færgeruter, og det blev derfor nødvendigt at anskaffe flere færger. Efter at dampfærgen *Kronprinsesse Louise* var blevet indsat på Helsingør –Helsingborg overfarten i 1892, gik der ikke lang tid, før der kom bestræbelser i gang for at oprette en færgerute mellem København og Malmö. Disse bestræbelser lykkedes, og i jernbaneloven fra 1894 blev det nævnt, at der skulle bygges et færgeleje i Frihavnen.

Den færge DSB ville sætte i fart på København – Malmö overfarten skulle være stor og flot, og det blev den også. I konstruktion og indretning kom den til at minde meget om Storebæltsfærgerne *Korsør, Nyborg, og Sjælland*, men den blev ca. 7 meter længere. Færgeren der fik navnet *Kjøbenhavn*, blev bygget hos Burmeister & Wain, og i september 1895 blev den afleveret til DSB.

Den 1. oktober 1898 blev der således oprettet persontogsforbindelse mellem Frihavnsstationen og Østerbro Station, og i 1911 blev der indsat sovevogne mellem Østerbro og Stockholm.

I april 1898 blev der indledt forhandlinger *De Mecklenburgske Statsbaner* og DSB om oprettelsen af en skulle bygge en stor enkeltsporet dampfærge forbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Efter nogle møder blev man enig om, at der skulle indsættes fire færger på ruten, to danske og to tyske. Hvert land hjulfærge samt en dobbeltsporet skruefærge.

Det er interessant, at man her omkring århundredskiftet valgte at bygge både hjul- og skrue-drevne færger. Men i teknisk henseende stod man ved en skillevej, hvor man dels ville have noget man kendte til (hjulfærgerne), dels ville benytte sig af skrueskibenes fordele f.eks.

ved sejlads i is. Denne glidende overgang fra hjul til skrue så man også på de hjemlige ruter i disse år.

Den 17. november 1899 fremsatte indenrigsministeren et forslag i Rigsdagen om Foranstaltninger til oprettelse af en dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, og i dette forslag hed det bl.a.:

§ 1. Indenrigsministeren bemyndiges til at lade foretage:

A. Anlæg af 2 Dampfærgelejer i Gedser Havn.

B. Anlæg af Telegrafkabel mellem Gedser og Warnemünde.

C. Anskaffelse af 2 Dampfærger bestemte til Routen Gedser – Warnemünde.

Den 30. september 1903 blev færgeruten mellem Gedser og Warnemünde indviet.

Færgerne, både de tyske og de danske, var ganske enestående med flotte saloner. Desuden havde de som noget helt nyt (trimtanke) for at forøge stabiliteten, og de var også udrustet med bovport.

Denne tekniske finesse var også en nyskabelse. Maskinerne var tregangdampmaskiner, hvor dampen blev udnyttet i høj-, mellem- og lavtryks cylindre, således at man opnåede stor effekt.

Da Første verdenskrig brød ud, blev sejladsen på Korsør – Kiel ruten indstillet

Genforeningen i 1920 betød ikke alene, at det danske skinnenet blev forøget betragteligt, men også at der i de nærmest følgende år blev oprettet to nye ruter med jernbanefærger.

ØK og Sydfynske Jernbaneselskab dannede *Aktieselskabet Mommark Færge*, der skulle oprette og drive en jernbanefærgeoverfart mellem Fåborg og Mommark på Als.

Ved Genforeningen blev Assens Årøsund ruten aktuel. Folk fra Assens fik hurtigt stablet *A/S Lillebæltsoverfarten* på benene, og i december 1921 åbnedes overfarten med den lille motordrevne bilfærge *Sønderjylland*, der netop var afleveret fra et tysk værft.

Nu begyndte bønderne på Haderslev-egnen at øjne mulighed for sukkerroedyrkning, idet der lå en sukkerfabrik i Assens. Det store net af amtsbaner, der strålede ud fra Haderslev i alle retninger, ville være en fortrinlig transportvej for sukkerroerne til havnen i Årøsund, hvorfra roerne så skulle sejles til Assens.

I 1923 ombyggedes så motorfærgeren *Sønderjylland*, idet den forsynedes med et enkelt spor på vogndækket med plads til 3 godsvogne med roer. Da *Haderslev Amts Jernbaner* var

smalsporede (sporvidde 1 m), blev sporet på færgen naturligvis også smalsporet, og i Assens forsynedes nogle af havnesporene med en tredje skinne, således at roetransporterne blev mulige.

Den første sejlur med roevogne fandt sted i oktober 1923, og disse overførsler fortsatte helt op i 1950'erne på trods af, at *Haderslev Amts Jernbaner* nedlagdes i årene 1932 – 39. Man bibeholdt så sporene på havnen i Årøsund.

Den 4. oktober blev Langelandsbanen indviet, men først i 1926 blev skinnerne på Langeland sat i forbindelse med det øvrige danske banenet.

Det var *Sydfynske Dampskibsselskab*, der indsatte en nybygget dampfærge mellem Rudkøbing og Svendborg. Dampfærgeren der hed *Langeland*, var enkeltsporet og bygget i Helsingør.

På Ærø kom der aldrig nogen egentlig jernbane, men der blev på havnen i Ærøskøbing lagt nogle spor og opbygget en mindre godsstation. Ideen var den, at gods til og fra Ærø kunne fragtes på jernbanevogne, der så skulle overføres med færge mellem Ærøskøbing og Svendborg, og i juni 1931 indsatte *Dampskibsselskabet Ærø* den enkeltsporede motorfærge *Ærø* på overfarten Svendborg – Ærøskøbing.

Jernbanenettet nåede i 1920'erne sin største udstrækning, og efter at motorfærgeren *Ærø* i 1931 begyndte at sejle jernbanevogne til og fra godsstationen i Ærøskøbing, blev der i de efterfølgende 20 år ikke oprettet nogen nye ruter med jernbanefærger. Også nettet af overfarter havde nu nået sit fulde omfang.

Artikel fra bogen *Danske Jernbaner gennem tiderne*.

Af *Mogens Nørgaard Olesen*.

Holstebro-Ringkøbing Banen.

I rigsdagssamlingen 1867-68 fremkom der et forslag om en bane **Holstebro-Esbjerg**. Det kom med som lov stadfæstet den 24. april 1868. Heri bemyndigedes regeringen til, at der anvendtes maksimalt 4,4 millioner kroner. Efter planen skulle banen bygges som let sidebane og være færdig inden 1. juli 1874.

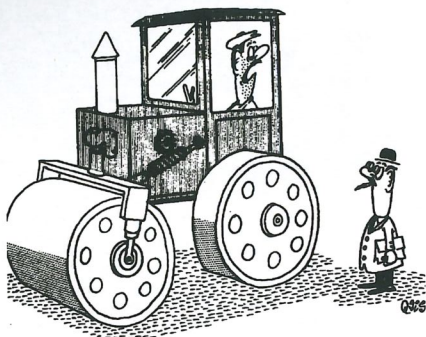
Den 7. oktober 1872 fik et konsortium bestående af baron Gedalia, entreprenør Lauritz Petersen og ingeniør David arbejdet overdraget for en pris af 3.010.000 kr.- heraf skulle strækningen Ringkøbing – Holstebro koste 1.050.000 kr. Staten fik noget for pengene dengang.

Arbejdet startede i terrænet i foråret 1873 – og løb hurtigt ind i

en lang række vanskeligheder. Det var svært at skaffe arbejdskraft i de tyndt befolkede egne, vejret vanskeliggjorde arbejdet, og det var svært at få transporteret materiel frem. Derfor blev banen ikke færdig til tiden. Endvidere var der problemer med flere af broerne over åerne.

Fortsættes i næste nr.

Smil.



- Jeg kan ikke få den startet;
De ville vel ikke være så rar at prøve at skubbe...?

Konen til manden: - Du er fantastisk i sengen.
- Ah, synes du virkelig?
- Ja, du kan sove i dagevis ...

- Hør, min gode håndværker.
Hvad kunne De tænke Dem, en øl eller en kop kaffe?
- De kan jo stikke mig en øl, mens De sætter vand over.

