

Velkommen til Nordisk Jernbane-klub

Sommerturen 2013

Lyntog Vesterhavet

Program for turen.

Søndag den 11. august København – Vejle.

Vi mødes kl. 09.45 i afgangshallen på Københavns Hovedbanegård, hvorefter vi opsøger vort tog, som vil bringe os over Sjælland, under og over Storebælt og videre til Odense, hvor vi har ca. 4 timers ophold. Denne tid kan vi bruge til at se på byen eller ét eller flere af dens museer.

Danmarks Jernbanemuseum findes her, og man kan fordybe sig i museets righoldige samlinger. Har man allerede et indgående kendskab til dette, kan man besøge andre af byens museer. Vi har lavet et lille kortblad, hvor man kan få forslag til en rundtur, hvor man besøger Fyns Kunstmuseum, H. C. Andersens Hus og Carl Nielsen museet.

Udover disse seværdige steder kan man besøge Odense domkirke (St. Knuds kirke, opkaldt efter Knud den Hellige, der blev myrdet i St. Albani kirke i 1086). Kirken er i teglsten og indviet 1499. Her findes den berømte altertavle af Claus Berg, som udførte den omkring 1515. Iflg. hjemmesiden er kirken åben mellem 12 og 16 på søn- og helligdage.

Odense havde sporvogne 1911 - 1952, men 3 motorvogne findes på sporvejsmuseet. Der arbejdes nu på etablering af en letbane i byen. I sommer er en udredningsrapport om letbanen blevet færdig. Rapporten danner grundlag for en politisk aftale, som skulle kunne blive klar næste år, så der kan laves en lov. Hvis tidsplanen holder, kan anlægsarbejder påbegyndes til den første del, der skal gå fra Tarup forbi banegården til Campus og et nyt supersygehus og videre til Hjallesø station på Svendborgbanen. De første vogntog kan komme i trafik i 2020.

Vi forlader Odense ved 17-tiden og kører vestpå, medens vi indtager aftensmaden. Vi passerer Lillebæltsbroen fra 1935, Fredericia og Vejle. Herfra kører vi gennem Grejsdalen til Jelling, hvor en bus venter på os for at køre os til hotellet.

Mandag den 12. august Vejle – Thisted.

Vi forlader hotellet ved 9-tiden for at køre til Jelling, hvor vi besøger det historiske og naturskønne område omkring Jelling Kirke, hvor de to berømte Jellingsten og to kæmpegravhøje ligger. Vikingekongerne Gorm den Gamle og Harald Blåtand grundlagde området for mere end 1000 år siden. Jellingstenene er et af de få (for tiden kun tre i "Syddanmark") danske bidrag til UNESCOs liste over verdensarv, og de fik i 2011 bygget et glashus omkring dem for at forhindre, at de bliver ødelagt yderligere af klimaet.

Kirken i Jelling er en frådstenskirke fra ca. 1100, men man har konstateret, at der har været 3 trækirker tidligere. Den første er formentlig rejst af Harald Blåtand til minde om sin fader Gorm den Gamle. Gravhøjene, som er blandt de største i Danmark, har været anset for at være gravpladser for Gorm den Gamle og Thyra Danebod, men sydhøjen er tilsyneladende tom. Der er endvidere fundet spor af en skibssætning og et langhus, og stedets gåder er langt fra afdækket endnu.

Vi forlader Jelling og kører til Brande, som næste år kan fejre 100 års jubilæum som stationsby. Den gamle remise er i dag kulturhus. I Brande forlader vi for en stund toget for at besøge brunkulsmuseet og brunkulslejerne ved Søby. Her fordyber vi os i "det brune guld". Brunkul er blevet udgravet på egnen i perioden ca. 1940 – 1970, og man anslår, at ca. 50 millioner m³ er blevet udgravet på arealerne omkring Søby. Området er på ca. 1600 hektar, og da produktionen var størst, arbejdede der omkring 1800 mand. En del af kullene kørtes bort med jernbane. Brunkul er opstået ved, at plantedele er presset sammen (såkaldt fossilering). Tyskland er på verdensplan den største producent af brunkul, men produktionen er dog halveret siden murens fald. Brunkul har et højt CO²-indhold og afgiver andre stoffer som tungmetaller, kviksølv og svovl- og kvælstofforbindelser ved forbrænding, så miljømæssigt klassificeres brunkul ikke højt.

Efter besøget går rejsen videre til Thisted, hvor vi overnatter. Undervejs skal vi køre op igennem hedelandet, hvor der inden opdyrkningen var udstrakte arealer, der blev brugt til at holde får, hvis uld blev brugt til klæder. Vi passerer også Oddesundbroen, hvor der bliver et fotostop.

Thisted er nævnt i de historiske kilder i 1367, men byen er ældre, og der har formentlig boet mennesker siden stenalderen. Kirken er i gotisk stil fra 1490'erne, og byen fik købstadrettigheder af Christian II i 1524. Bykernen har flere borgerhuse fra 17-1800'tallet, og rådhuset er fra 1853 (arkitekt C.M. Bindsbøll). I 1866 oprettede provst Hans Christian Sonne den første brugsforening i Danmark. Thisted Bryghus (etableret 1904) er kendt for sit gode øl. Bl.a. var bryggeriet først i Danmark med økologisk øl (1983), og Thy Økologisk Humle anbefales, hvis man vil have en godnatøl! Thisted pigen skabtes af billedhugger Henning Wienberg Jensen i 1956. Han belønnedes med kunstakademiets guldmedalje, og hun står nu i anlægget syd for jernbanestationen.

1882 kom jernbanen fra Struer til byen, og stationsbygningen stammer fra 1884. I begyndelsen var der ikke sporforbindelse hele vejen, og i tiden 1883 – 1938 var der dampfærger over Oddesund. Oddesundbroen indviedes 15. maj 1938. Fra 1904 til 1969 gik der desuden en privatbane fra Thisted til Fjerritslev. Det var planen at bygge en sidebane til Hanstholm fra denne.

Tirsdag den 13. august Thisted – Lemvig.

Dagen starter med en udflugt til Hanstholm, hvortil jernbanen aldrig nåede, selvom der var planer om det. Vi må således tage til takke med en turistbus. På vejen slår vi et sving over Klitmøller og passerer en del af nationalpark Thy. Under 2. Verdenskrig anlagde tyskerne Atlantvolden fra Frankrig i syd til Norge i nord. Alene i Danmark byggedes der ca. 8000 betonkonstruktioner, hvoraf ca. 2000 bunkere. En vigtig del var befæstningsanlægget Hansted, som sammen med et tilsvarende norsk anlæg skulle forsvare Skagerrak mod indtrængen af allierede flådestyrker. Vi besøger fæstningen og kører en tur med banen, der blev anlagt til transporter af ammunition. Efter besøget i Hanstholm kører vi gennem nationalpark Thy (kendt fra vindmøllesagen) tilbage til toget, hvor frokosten venter.

Med toget kører vi sydpå mod Struer og Vinderup, hvorfra vi begiver os til Hjerl Hede Frilandsmuseum.

Museet er opkaldt efter stifteren, H.P. Hjerl-Hansen, der erhvervede området i 1910, og i 1930 genopførtes den første bygning, som blev starten på museet, der har Jyllands landsbyer og landbrug som sit ansvarsområde, dog med enkelte bygninger også fra øerne. Alle bygninger er originale og i tidens løb genopført her. I sommersæsonen, der er sluttet lige inden vores ankomst, er der levendegørelser, hvor de gamle erhverv vises frem for publikum.

Efter besøget returnerer vi til Vinderup og begiver os ud på dagens sidste etape til Lemvig. På Banedanmarks spor via Struer og Holstebro til Vemb, hvor vi fortsætter på privatbanen, som nu er en del af "Midtjyske Jernbaner"(!). Den hed oprindeligt VLTJ (Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane), men forkortelsen menes også at stå for Væmmelig lang trist jernbane. Gruppen Tørfisk lavede en sang om banen, der blev noget af en klassiker. Strækningen Vemb-Lemvig er fra 1879, og forlængelsen til Harboøre og Thyborøn er fra 1899. Med bjergbanen kører vi ned til byen og hotellet.

Lemvig er kendt fra Gantriis tegneserie i Politikken om "Livets gang i Lidenlund", og en interessant beretning om pengevask findes i den sidste del af Olsenbanden i Jylland, som er indspillet på lokaliteter i Vestjylland.

Lemvig er første gang nævnt i kilderne fra 1234, og byen fik købstadsprivilegier i 1545. Er man til fodsportsøvelser, bør man absolut besøge Planetstien. Landskabet, stien går igennem, inspirerede Thøger Larsen (1875-1928), som boede i Lemvig det meste af sit liv, til "Danmark nu blunder den lyse nat" og "Du danske sommer, jeg elsker dig". Digtet på "solen" er også af Thøger Larsen. Stien udgår fra anlægget bag Lemvig Museum, og hele turen ud til Pluto (som siden har mistet sine planetrettigheder) er på 12 km – men man kan jo nøjes med den nærmeste del af solsystemet!

Onsdag den 14. august Lemvig – Ribe

Vi bliver hentet af toget på Havnestationen, hvor vi skal møde kl. 8.45. Vi kører først til Thyborøn gennem det barske vestjyske klitlandskab, hvor banen enkelte steder blot er 500 meter fra Vesterhavet. Efter Harboøre kommer vi ud på tangen, hvor der bliver et fotostop. Oprindeligt lå banen tre kilometer vestligere langs med kysten og betjente to bysamfund, Langerhuse og

Knopper. Efter mange oversvømmelser og forsøg på at sikre banelinjen blev den i 1955 flyttet til den nuværende strækning. Landsbyen Knopper eksisterer heller ikke længere.

Midt på Tangen passerer vi på højre side halvøen Rønland med kemikaliefabrikken Cheminova. Fabrikken har igennem årene været kendt og til tider omstridt for forurening og eksport af giftige sprøjtemidler. Banen har station i Rønland med et sidespor ind til fabrikken, der den dag i dag er stor godskunde.

Fra Rønland kommer vi til endestationen Thyborøn, der er en stor fiskerihavn. By og havn ligger midt på tangen, der tidligere forbandt Nordvestjylland og Thy. Havet er flere gange brudt igennem; men gennemløbene er hurtigt sandet til igen bortset fra i 1825, hvor en storm skabte den nuværende kanal. Indtil midten af 1500-tallet var tangen meget frugtbar og skovklædt. De tidligere havgennembrud skete sydligere, og det forklarer, hvorfor Thyborøn indtil 1954 udgjorde en del af Agger Sogn i Thy! I dag er hele tangen udlagt som naturreservat med et rigt dyreliv.

På tilbagevejen skifter vi fra tog til bus ved trinbrættet med det pompøse navn Victoria Street Station, som oprindeligt hed Vejlbj. Engang var skiltet gået til af vind og vejr, og beboerne mente, at banen var lidt længe om at få et nyt op. De lavede et selv med det nuværende navn, som skyldes, at trinbrættet ligger på Viktoriavej. Banen har nu godkendt navnet og sat et rigtigt skilt op.

Med bus fortsætter vi derefter ned langs vestkysten, hvor vi besøger nogle museer, der på hver deres måde beskriver kysten, naturen, landskabet og kulturen på egnen.

Det første besøg gælder Jens Søndergårds Museum i Ferring. Han var maler med atelier i sin sommerbolig, der efter hans død i 1957 blev indrettet til museum. Hans stil kan karakteriseres som ekspressionistisk, hvor han gennem farvevalg og til tider lidt dystert og trist stemning meget udtrykfuldt beskriver naturen og menneskene herude. Museet ligger helt ude på kanten af klinten med fantastisk udsigt over havet.

Vi fortsætter med bus til Thorsminde, hvor vi besøger Strandingsmuseet St. George.

D. 24. december 1811 strandede to engelske linjeskibe, St. George og Defence på kysten syd for Thorsminde i kraftigt stormvejr. Af et samlet mandskab på ca. 1425 reddedes kun 18. Siden er mange genstande hentet op fra vrage, og med forliset som udgangspunkt beskriver museet kystens historie som en farlig nabo. Mens vi besøger museet er der to særudstillinger. Den ene med breve fra Rigsarkivet omkring linjeskibene og den anden om dykningens historie.

Frokosten kan nydes i museets café eller i et par andre spiseboder eller havnegriller i nærheden.

Havet brød i 1741 igennem tangen, hvor Thorsminde ligger i dag. Den første sluse blev etableret i 1870 og den nuværende i 1931. Havnen er i dag fiskerihavn.

Syd for Thorsminde passerer vi på højre side forlisstedet, Dødemandsbjerget, med mindsten.

Vi kører videre til Vedersø Præstegård, hvor digteren Kaj Munk var sognepræst 1924-1944, og efter hans mord fik konen og børnene lov til at blive boende. Efter hendes død i 1998 er gården sat

i stand og blev i 2011 indviet som mindestuer for Kaj Munk. KM var omstridt, idet han i 1930'erne var betaget af totalitære strømninger som nazismen; men han blev under besættelsen en stærk fortaler mod diktatur og nazisme, hvilket førte til, at tyske håndlangere myrdede ham i 1944.

Fra Vedersø skal vi på en længere køretur ind i landet, som nu skifter fra barsk klitlandskab til dyrkede områder og plantager. Opdyrkningen begyndte for alvor i midten af det 1800-tallet gennem blandt andet Det Danske Hedeselskab, grundlagt i 1866 af Dalgas ("Hvad udad tabes, skal indad vindes") ovenpå tabet af Sønderjylland i 1864. Heden omdannedes til agerjord eller for de magere jordes vedkommende til plantager. Desuden igangsattes flere projekter med inddæmning eller afvanding af fjordområder omkring Nissum Fjord, Stadil Fjord og Ringkøbing Fjord samt udretning af åløb, ikke mindst Skjern Å, som skulle vise sig at blive mere problematisk.

I 1896 steg smedesvenden Hans Sørensen Hansen af toget i Lem for at slå sig ned her. Hans værksted voksede og blev siden til virksomheden H.S.Hansen A/S, kendt for fremstilling af bl.a. bygningsfacader i stål, som eksempel kan nævnes Den Sorte Diamant. Ud af hans virksomhed voksede flere andre, og i 1945 oprettede sønnen Peder Hansen virksomheden Vestjysk Stålteknik A/S, der oprindeligt fremstillede køleanlæg til landbrug, men i 1979 også begyndte at fremstille vindmøller. Undervejs antog man det mere mundrette navn Vest A/S – yderligere præsentation er vist overflødig.

Byens og industriens historie er beskrevet på museet Smedenes Hus, der i virkeligheden er Ringkøbing-Skjern Kommunes erhvervscenter, hvor der er indrettet en udstilling.

Mætte af indtryk mødes vi på Lem station senest kl. 18.40, hvor vi kort efter stiger på vort tog igen for at nyde middagsmaden, medens det går videre mod Ribe.

Efter ca. 10 minutter kører vi over Skjernåens udløb i Ringkøbing Fjord. For at skabe yderligere landbrugsjord blev åløbet rettet ud i 1960'erne. Det viste sig at give ubehagelige virkninger for miljø og natur, og for ca. 10 år siden afsluttedes en genetablering af det oprindelige åløb med det regulære delta, som vi kører henover.

Ca. 10 minutter efter Bramming og lige syd for Gredstedbro kører vi over Kongeåen, som 1864-1920 udgjorde hovedparten af Danmarks sydgrænse. Ved Ribe gik grænsen dog syd om byen.

Omkring kl. 21.00 når vi endemålet for dagens rejse og kan indkvartere os på Hotel Dagmar. Vort tog forlader os nu for de næste dage, og de følgende dage må vi klare os med bus eller plantog.

Ribes historie går langt tilbage, og jævnligt kan arkæologerne føje nye år til dens alder. I øjeblikket er den vist grundlagt i 700-tallet. Der er ingen tvivl om, at det er Danmarks ældste eksisterende by, og formentlig et af arnestederne for kristendommens indførelse i Danmark, hvor de første kilder i øjeblikket daterer sig til omkring år 800. Den nuværende domkirkebygning daterer sig til senest 1134, og står som et markant sø- og landmærke, der kan ses langt omkring i det flade landskab. Tårnet er 52 meter højt og kan ses omkring 30 kilometer borte.

For de aftenfriske er der kl. 22.00 mulighed for en (gratis) byvandring sammen med byens vægter, der starter på Torvet ved Restaurant Weis Stue. Turen varer tre kvarter.

Torsdag den 15, august Ribe – Ribe

Vi afgår fra hotellet med bus kl. 8.30 for at køre til Havneby på Rømø. Turen går gennem meget fladt terræn, og vi kommer over til Rømø på en 10 kilometer lang vejdamning indviet i 1948. Indtil da var der færge til fastlandet med en fartplan, der skiftede med tidevandet. Fra færgestedet Kongsmark gik der i årene 1899-1940 en 4 km lang smalsporet jernbane (750 mm) over til badehotellet i Lakolk på vestsiden. Banen kørte kun om sommeren og var hestedrevet.

Ligesom på naboøerne levede man af landbrug og skibsfart, hvor konerne passede landbruget, og mændene om sommeren ernærede sig ved søfart og kun hjemme om vinteren. Derimod har fiskeriet kun spillet en lille rolle. I dag er det tydeligt, at turismen er hovederhvervet på øen.

Busturen slutter i Havneby på øens sydøstlige hjørne, hvorfra vi skal med færge til Sylt. Havnen er forholdsvis ung, indviet så sent som i 1964. Færgefarten er lige så gammel, og opstod oprindeligt som konkurrence til biltogene på damningen mellem Sylt og fastlandet, og har i perioder været ret intensiv; men ikke mindst som efter ophøret af det toldfrie salg på færger har den i mange år haft det nuværende omfang.

Færgen afgår kl. 10.25, og turen varer 40 minutter og går igennem vadehavet, hvor naturen skifter med tidevandet. Er det helt lavvandet, kan man opleve vadefugle og sæler på sandbankerne lige ved siden af færgen.

16. maj 1644 stod der på dette sted i vadehavet et søslag mellem den danske flåde mod en fælles svensk-hollandsk flåde. Danskerne var dog de stærkeste, idet de fik jaget hollænderne væk og svenskerne ind på det flade vand. Svenskerne gjorde landgang på Sylt og plyndrede gårdene for mad. Imens samledes kvinderne på nordøen (mændene var jo til søs), og bevæbnet med leer og forke jog de svenskerne på flugt ud til skibene igen, hvor de skarpt forfulgt af den danske flåde måtte flygte ud på det åbne hav igen.

Ankomsten til List på Sylts nordspids fortsætter vi med en lejet veteranbus, der bringer os på en 1½-times rundtur på øen. På busturen kan man med selvsyn konstatere, at her er turismen det enerådende erhverv.

Øerne langs Tysklands vestkyst er landets vigtigste ferieområder. Dette kan bl.a. ses, af at Sylt har direkte intercitytog til/fra stort set alle tyske storbyer. Sylt fik forbindelse med fastlandet i 1926 med en 10 kilometer lang jernbanedamning opkaldt efter den daværende præsident Hindenburg. Biler overføres med særlige biltog mellem Westerland og Niebüll. I Westerland ligger billæsseanlægget lige op til personbanegården, og er værd at se nærmere på.

Før damningen kom, gik der færge til Højer på fastlandet. Da Højer i 1920 kom til Danmark med genforeningen, kørte direkte tog fra Tyskland via Tønder til Højer, hvor man steg om til færgen. For at undgå to gange pas- og toldkontrol ved den korte tur gennem Danmark, blev vogndørene låst og plomberet, så det ikke var muligt at stå af eller på i utide.

På øen foregik lokaltransporten helt frem til 1970 med smalsporet jernbane (1000 mm), idet der gik en strækning på langs ad hele øen, og indtil 1926 også en strækning til færgestedet på

nordøstsiden. Dele af strækningen er i dag omdannet til cykel- og vandrestier, medens der kun er få bygningsminder tilbage. De sidste år havde banen 5 meget originale motorvogne, der i virkeligheden var lastbilsættevogne på jernbanejul og en personvogn som hænger. En enkelt af vognene findes i noget medtaget stand på et museum ved Hannover. Busselskabet på Sylt, der er identisk med det gamle jernbaneselskab, har netop erhvervet vognen og vil gøre den køreklar.

Vi ankommer til Westerland omkring kl. 13.00, hvor der er tid til at få frokost, gå en tur til strandpromenaden, hvorfra man kan se havet og de typiske strandkurve, eller besigtige biltogslæsseanlægget.

Vi mødes kl. 14.00 på banegården for at køre med tog over dæmningen til Niebüll på fastlandet. Vi kan her komme til at opleve et norsk indslag. Togene drives af Nord Ostsee Bahn. Flere af lokomotiverne har en fortid som NSB Di 6. Flere husker sikkert, at NSB efter mange genvordigheder med at få lokomotiverne til at virke, nægtede at tage imod dem, og de gik retur til Siemens, der nu har fået dem til at virke, og ejer dem ud til NOB.

Kl. 16.05 afgår vi med tog fra Niebülls lokalbanestation (lige over for DB-stationen) mod Dagebüll Mole, hvorfra der er forbindelse til flere af vadehavsøerne. Toget består af en af privatbanens motorvogne trækkende et par gennemgående vogne fra et af dagens intercitytog.

Banen blev åbnet i 1895 og var smalsporet (1000 mm) indtil 1926. Den blev bygget om for at gøre det muligt at køre gennemgående tog helt ud til færgerne til øerne. Dette har siden været banens trafikgrundlag med stor succes. Dog gik det oprindelige selskab konkurs i 2003 og blev overtaget af Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft (NEG), der er datterselskab af Luxemburgs Jernbaner. Udover persontrafikken er Niebüll base for selskabets materielpark i Nordeuropa, idet det gennem CFL Cargo driver godstrafik i både Nordtyskland og Danmark. Vi vil med stor sandsynlighed kunne opleve flere lokomotiver bl.a. fhv. DSB MY og MZ.

Til ære for dampentusiaster køres tre af togparrene med gennemgående vogne i nogle af sommerweekenderne med damplokomotiv, lejet på skift af tyske veteranbaner. Kørslen for i år sluttede weekenden før vor ankomst og foregik med SJ S1916, der nu tilhører Angelner Dampfisenbahn.

Fra Dagebüll går der færger til øerne Føhr og Amrum. Området mellem Kongeåen og Ejderen hed indtil 1864 Hertugdømmet Slesvig. Dog lå hele øen Amrum, samt noget af Føhr, Sylt og Rømø samt Møgeltønderområdet ikke i hertugdømmet, men var enklaver af Kongeriget Danmark. Det gav nogle komplikationer ved grænsedragningen i 1864, idet de jo så skulle forblive danske. Parterne enedes dog om et mageskifte, således at disse områder overførtes til Preussen, medens et område syd for Kolding Fjord samt Ærø, der dengang lå i hertugdømmet, i stedet blev gjort rigsdanske og blev i Danmark ved grænsens flytning.

Hvis man følger digekronen først syd på ca. 500 meter og derefter mod øst yderligere 500 meter, kommer man til endestationen for en jernbane med meget privat drift. Den tyske kystsikringstjeneste har anlagt en dæmning ud til de to små øer Hallig Oland og Hallig Langeness. På dæmningen ligger der en 900 mm jernbane til kystsikringsarbejdet. Øboerne har dog også lov til at benytte den med egne dræsiner, som regel åbne, på tysk kaldet Lore. De er mere eller mindre

hjemmebyggede, men alligevel synede og indregistrerede. I øjeblikket er der omkring 50 lorere. Der er fra stationen en intens trafik frem og tilbage. Der er ikke offentlig trafik. Hvis man skal derud, bliver man hentet og bragt af en af beboerne eller hotelværten derude.

For de fugleinteresserede er der også et rigt fugleliv i Dagebüll. Vi har to timer i Dagebüll, så der er tid til at se sig omkring, bl.a. er der et rigt fugleliv. Desuden kan det anbefales at spise aftensmaden på en af stedets spisesteder. Ganske vist har vi en times ophold senere i Niebüll; men udvalgt af spisesteder er større i Dagebüll.

Kl. 18.40 afgår vort tog tilbage mod Niebüll, hvor vi efter en times ophold kører videre med et tog, der bringer os helt til Ribe, hvor vi ankommer kl. 21.25. Der står ARRIVA på toget; men indtil Tønder betjenes det af tysk personale fra NEG.

Jernbaneforbindelsen over grænsen mellem Niebüll og Tønder har alle dage virket som en bagdør, idet hovedlinen går over Flensburg-Padborg. Godstrafikken i vest har altid været mere end ringe, og i perioder har persontrafikken været helt indstillet, efter at den i flere år har været helt nede på ét tog om dagen om sommeren og ingenting resten af året. 1982 indstilledes persontrafikken helt, inden den blev genoptaget som et forsøg i sommeren 2001. Passagertallet oversteg langt det forventede, og passagertrafikken er nu permanent og helårs. Faktisk har trafikken ikke tidligere været så stor som nu.

På havnen i Ribe står en såkaldt stormflodssøjle, hvor der med bånd og årstal er angivet, hvor højt vandstanden er nået ved forskellige stormfloder i tidens løb. Blandt de højeste er 1981, som mange sikkert stadig kan huske. Men i historisk tid har der været andre og højere, blandt andet i 1634 og 1362. Specielt 1362 menes at have været meget alvorlig, hvor omkring 10.000 mennesker skønnes druknet, og vadehavet fik det nuværende udseende, idet landområder med flere byer blev skyllet væk.

I dag prøver man gennem digebygning og anden kystsikring at beskytte landet mod oversvømmelse. I Dagebüll har vi gået på digekronen. På turen over dæmningerne har vi kunnet se, hvordan man gennem såkaldte slikgårde forstærker landet omkring dæmningerne. Længere nordpå sikrer man kysten gennem anlæg af høfder.

Fredag den 16. august Ribe-Sønderborg

Manglen på jernbaner i Syd- og Sønderjylland gør desværre, at vi i dag bliver helt togløs. Vi starter kl. 9.00 med en busrundtur i Ribe, inden vi sætter kursen sydpå gennem landsdelen til Padborg, hvor vi skal besøge Frøslevlejren.

Selvom jernbanenettet i dag er meget tyndt, har det tidligere været meget tættere. Landsdelen har endda været en af de jernbanerigeste i Danmark. Der blev nemlig fra slutningen af 1890'erne frem til 1910 anlagt et meget tæt net (sammenlagt 340 km) af metersporede jernbaner med de tre amtsbyer Haderslev, Aabenraa og Sønderborg som udgangspunkter. Alligevel var de tre net ikke forbundet med hinanden.

Banerne var anlagt i henhold til en tysk lov om jernbaner af lokal betydning, der gav amterne ret til for egen regning at anlægge et jernbanenet inden for amtsgrænsen, hvor der gjaldt særligt lempede forhold, der gjorde det muligt at drive dem forholdsvis simpelt og billigt. Togene måtte højst køre 30 km/t. Til gengæld var sikkerheden ret simpel, signaler fandtes stort set ikke, idet togpersonalet holdt sig orienteret om, hvor de andre tog befandt ved med passende mellemrum at ringe til trafikledelsen. Driften af stationerne var bortforpagtet til kroholdere, der sørgede for billetsalg og anden god betjening af ventende passagerer og andre, og de kunne derfor ikke deltage i signal- og sikringsforholdene. Lokalbanerne på Sylt blev i øvrigt drevet efter samme princip helt frem til nedlæggelsen i 1970.

Ved genforeningen var de danske myndigheder usikre på, hvordan man skulle håndtere dette fremmeartede net. Det blev i første omgang løst meget enkelt, ved at den danske rigsdag i 1920 gjorde den tyske lov til dansk lov gældende i Sønderjylland. Så kunne man køre videre som hidtil. I 1929 blev loven dog ophævet, og banerne skulle tilpasse sig gældende danske forhold.

Biltrafikken gjorde dog snart driften uøkonomisk. Banerne omkring Aabenraa forsvandt i 1926, på Als forsvandt de i 1933, medens de omkring Haderslev forsvandt i årene 1932-1939.

Midt på formiddagen når vi frem til Frøslevlejren, der blev oprettet i 1944 af de danske myndigheder, som håbede på, at man med lejren fik løfte fra den tyske besættelsesmagt om at anbringe arresterede danskere her i stedet for at føre dem til koncentrationslejre i Tyskland. Det lykkedes kun i vist omfang, idet ca. 1.600 trods løftet blev ført videre til Tyskland.

Efter krigen skiftede den både formål og navn. Fremover kom den som Fårhuslejren til at rumme internerede landssvigere og medlemmer af det tyske mindretal i Sønderjylland. En prominent fange var Fritz Clausen. I 1949 blev den omdannet til civilforsvarskaserne under navnet Padborglejren, inden den i 1984 blev indrettet til museum. Der er for tiden en særudstilling om skæbnen for en række unge jødiske tjekker, der i slutningen af trediverne flygtede gennem Danmark for at komme til Palæstina, det senere Israel. Imidlertid blev flere af dem indhentet af besættelsen i 1940 og måtte gå under jorden for senere at flygte til Sverige sammen med de danske jøder i 1943.

Efter Frøslevlejren kører vi over grænsen til Flensburg. Vi kører med bussen til den gamle kirkegård, hvor vi først skal hilse på Istedløven, der nu er tilbage på sin oprindelige plads. Den blev fremstillet af billedhuggeren H.W.Bissen og indviet i 1862 til minde om de faldne ved slaget på Isted Hede d. 25. juli 1850, hvor Danmark vandt over den slesvig-holstenske hær. Da løven symboliserede den danske overmagt dengang, benyttede vrede flensborgere omgående lejligheden til efter den preussiske indmarch i Flensburg i februar 1864 til at forsøge at vælte den ned. Soldaterne kom dog imellem og fik den sikkert ned og ført til Berlin, hvor den blev opstillet i 1868. Efter Tysklands nederlag i 1945 overdrog den allierede øverstbefalende, general Eisenhower, efter opfordring fra den danske krigskorrespondent, Henrik W. Ringsted, den som gave til den danske konge, og i oktober 1945 kom den til København og blev opstillet ved Tøjhusmuseet. Efter nogle år startede en diskussion, om løven skulle tilbage til Flensburg, eller om den skulle blive i Danmark. I 2009 kom efter flere sonderinger en henvendelse fra Flensburg byråd, om løven kunne komme tilbage, hvilket den danske stat imødekom på betingelse af, at den

anbragt på det oprindelige sted. Efter istandsættelse og bygning af ny sokkel blev den genindviet i Flensburg d. 10. september 2011 nu som symbol på fredelig sameksistens mellem to landes folk.

Efter besøget på kirkegården er der tid til en byvandring og frokost i bycentrum lige neden for kirkegården, inden bussen vender tilbage mod Danmark. Ved grænsen bliver der tid til at gøre ophold ved en af grænsebutikkerne, inden vi kører videre nordpå.

Målet er Sønderborg, hvor vi gør ophold ved Historiecenter Dybbøl, der ligger på slagmarken for slaget ved Dybbøl d. 18. april 1864. Slaget fik afgørende betydning for krigslykken, idet den danske hær led et knusende nederlag, som i realiteten afgjorde krigen og tabet af hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg. Samtidig havde den preussiske konge (og senere kejser) Wilhelm d. 1. sat alle kræfter ind for at give slaget symbolsk betydning for nationen. Hvis man har læst Tom Buk-Swientys bog om Slagtebænk Dybbøl, er man ikke i tvivl om, hvor blodigt slaget var, og den betydning det fik. Det er ”fuld knald på alle aktiviteter, og vi har masser af spændende fortællinger og demonstrationer”, så der er rig lejlighed til at gå på opdagelse i historiecentret. Alle aktiviteter annonceres ved opråb.

Derefter kører vi med bussen videre til Scandic Hotel Sønderborg, hvor vi overnatter den sidste nat. Vi har undtagelsesvist sørget for, at middagsmaden er med i arrangement og deltagerprisen.

Lørdag den 17. august Sønderborg – København

Der bliver arrangeret opsamling og fælles transport af kufferterne ned til toget, der kommer til stationen senere på formiddagen.

Vi bevæger os på egen hånd gennem byen ned til Sønderborg Slot, hvor vi mødes senest kl. 10.00. Det er en strækning på omkring 4 km. Her besøger vi museet, der udover at være lokalhistorisk museum for Sønderborg og Als også er specialmuseum for grænselandets historie, og hvor vi kan få samlet op på historien omkring mange af de steder, vi har besøgt de to sidste dage.

Senest kl. 11.30 forlader vi museet for at gå ca. 900 meter langs med havnen og over Christian d. X's Bro over til jernbanestationen, der ligger lige på anden side af Alssund, hvor vi genser toget efter et par dages pause.

Kl. 12.30 afgår vi nordpå, medens det er tid til frokost.

I Vojens gør vi en afstikker med sidebanen ned til Haderslev, som mistede persontrafikken i 1974 og godstrafikken i 1999. Siden 1972 har Lokomotivklubben KLK periodevis kørt veteran tog på banen; men i 2004 var det slut og banen helt lukket, indtil Haderslev kommune i 2010 fik lov at låne den og stille den til rådighed for Foreningen Haderslevbanen, der står for vedligeholdelsen af den, medens DSB Museumstog gennem sin afdeling i Lunderskov står for veteran togskørslen. Lunderskovafdelingen er den tidligere Lokomotivklubben KLK, der har overdraget sine veteran togs aktiviteter og materiel til Museumstog.

Vi kører helt ned til overkørslen i Nørregade, som var banens endestation 1950-1974. Bygningen er en tidligere skolebygning fra 1831, og dermed i realiteten Danmarks ældste stationsbygning.

På tilbagevejen gør vi ophold på Vestbanegården, hvor der bliver tid til at besøge Slesvigske Vognsamling, der har til huse lige ved siden af banegården på nordsiden.

Senest kl. 15.30 bedes alle være tilbage på deres pladser i toget, idet vi derefter kører tilbage til Vojens for at komme nordpå ad hovedbanen.

Vi forventer at være tilbage på Københavns Hovedbanegård kl. 22.35.