

Den sjællandske vestbane fylder 100 år.

Træk af dens historie.

Af E. L. Parbøl.

Anlæg af jernbaner var i trediveerne og fyrrerne i forrige århundrede og forresten også langt senere af mange mennesker betragtet som galmandsværk, og det var ikke uden en vis frygt og bæven, at man betroede sit liv til disse nymodens indretninger.

Så sent som den 3. februar 1863 finder man i Sorø Amtstidende følgende notits: „Ærkebiskoppen af Rennes har fornylig i en Prædiken betegnet Jernbanerne som en Opfindelse af Djævelen og beklager deres Indførelse i Bretagne . .“. Det står godt i samklang med en lignende udtalelse fra Byrådet i Lancaster, Ohio, som i sin tid tilskrev en jernbanekommission følgende: „Dersom Gud havde bestemt, at hans Skabninger skulde rejse ved Damp med den ryggesløse Fart af 15 engelske mil i Timen, vilde han have forudsagt det ved sine hellige Profeter. Det er Satans Værk og vil føre de udødelige Sjæle til Helvede“.

Slet så drastiske tanker og udtalelser er vel ikke at finde herhjemme, men også i Danmark var det under store fødselsvanskeligheder, at de første jernbaner så lyset.

Allerede den første jernbanestrækning i det nuværende kongerige, København—Roskilde 1847, havde mange besværligheder inden den kom i gang, men den næste strækning Roskilde—Korsør havde ikke stort bedre forhold at komme til verden på.

Efter at København—Roskildebanen var blevet åbnet 26/6 1847, var det den almindelige mening, at den snarest derefter skulle videreføres mod vest. Det er ihvertfald en kendsgerning, at alle reglementer og bestemmelser for Roskildebanen var betegnede: „Den sjællandske Jernbanes første Afdeling“, hvilket bekræfter, at man bestemt regnede med en anden afdeling, en fortsættelse af banen til Korsør.

Fra denne by udgik der en stor dampskibstrafik til næsten alle landets egne, således bl. a. til Nyborg, Aarhus, Flensborg, Sønderborg og Lübeck, og man skulle derfor formene, at en bane fra hovedstaden og tværs over Sjælland til havnebyen Korsør ville have stor betydning for kommunikationsforholdene i det hele taget.

Denne jernbanens videreførelse fra Roskilde, skulle imidlertid ikke gå så glat, idet dens bygning bl. a. blev sinket af Treårskrigen, som lagde beslag på alle nationens kræfter, og dernæst af den store koleraepidemi i 1853.

Ganske vist havde Roskildebanens direktør Gustav Schram under et besøg i Hamburg i 1845 søgt at rejse kapital til sagens realisering, men da dette noget egenmægtige skridt fra Schrams side blev taget meget unådigt op af de hjemmenværende medlemmer af direktionen, blev arbejdet opgivet indtil videre.

Da man så endelig langt om længe kom alvorligt igang

med forhandlingerne, udartede de sig snart til politisk og finansiel tovtrækkeri.

Det allerede eksisterende sjællandske jernbaneselskab fik dog i 1852 koncession på banen forudsat, at det inden udgangen af samme år kunne skaffe de nødvendige midler. Og samtidig fik selskabet tilsagn om 4 % rentegaranti af anlægskapitalen. Staten skulle tilskyde, hvad overskuddet måtte mangle i de 4 %. 25 år efter kunne staten forlange, at alle aktier blev overdraget til den mod at betale deres pålydende kontant.

Denne statens overtagelse af det sjællandske jernbaneselskab og dermed også af vestbanen fandt senere hen også sted, nemlig i år 1880. Ved denne lejlighed måtte staten i henhold til koncessionen af 1852 og senere tilkomne bestemmelser indløse aktiekapitalen med 125 % af dens pålydende værdi.

Efter koncessionens udstedelse i 1852 blev aktierne så udbudt gennem det engelske bankierfirma Hambro og Søn i London, og arbejdet kom da langt om længe igang ved hjælp af entreprenørfirmaet Fox, Henderson & Co.

Da der stod mange engelske penge i foretagendet, var det naturligt, at det var en engelsk ingeniør, der kom til at lede arbejdet, nemlig overingeniør Mr. Brounger.

Han var en dygtig mand, men havde vanskeligt ved at arbejde sammen med den danske regerings kontrollant major Fr. Dreyer.

Der var evindelige stridigheder mellem disse to, og det fremmede afgjort ikke arbejdet, ligesom der også hurtigt opstod tekniske vanskeligheder, f. eks. ved bygningen af Vaarby bro ved Slagelse.

Indvielsen af banen var fastsat til den 1. november 1854, men først i foråret 1856 kunne prøvekørslerne for alvor begynde, og selve indvielsen af strækningen fandt sted den 27. april 1856 i nærværelse af kongen Frederik VII med gemalinde grevinde Danner, der begge gjorde turen med til Korsør. Men da pressen ikke var inviteret til at deltage, har man kun ganske korte notitser om begivenheden i datidens blade.

Indvielsen var meget festlig. Stationerne var smukt pynkede med flag og blomster. I Roskilde var der endog æresport. I Ringsted indtoges forfriskninger, hvad der ikke var så vanskeligt at arrangere, da stationsforvalteren, som stationsforstanderne den gang kaldtes, også var restauratør på deres banegård. Om Sorø og Slagelse hedder det, at „det behagede Hans Majestæt og gemalinde at aftræde og opholde sig en kort Tid paa Banegaardene“.

Den førømtalte bro ved Vaarby Aa vakte ved dens passage megen opmærksomhed, og under kanonsalut kørte toget ind til Korsør banegård, Efter en dinner med mange retter, efter datidens skik, returnerede de høje gæster til København med toget (ikke, som Christian VIII gjorde det ved Roskildebanens indvielse i 1847, med heste og vogn). Samtidig med åbningen af banen fra Roskilde til Korsør skete sammenslutningen mellem denne bane og Roskilde—Københavnbanen i såvel administrativ som økonomisk henseende.

Den egentlige ledelse var lagt i hænderne på en direktion bestående af tre direktører, af hvilke regeringen valgte den ene.

Den administrerende direktør blev Viggo Rothe. Direktør Skram (efter treårskrigen stavede han sit navn på denne

måde) fra Roskildebanen trak sig ved denne lejlighed ud af aktiv jernbanetjeneste.

Ved banens start var der anlagt stationer følgende steder: ved Svenstrup Hovedgaard (senere kaldet Borup), chef var A. V. Schmidt, ved Ringsted (E. C. Lund), ved Sorø (C. Krabbe), ved Slagelse (C. Gyldenfeldt) og ved Korsør (F. J. Salomon). Endelig var i banens anden ende F. F. Dorph stationsinspektør i Roskilde.

Det først ansatte personale var for de højere graders vedkommende, og især efter krigens afslutning i 1864, ofte rekrutteret blandt hjemsendte officerer fra hæren, ligesom også togførerne tit var gamle veltjente underofficerer, dygtige og brave mænd.

Lønningerne var små, meget små, men herpå kunne der ihvertfald på landstationer bødes ved at holde køer og høns, ligesom drikkepengene til det mere underordnede personale også spillede sin store rolle. Små beløb var dengang mere værd end nu omdage.

De sjællandske baner havde et uniformsreglement, men fraregnet dem, der fik uniform leveret, var det ikke ret mange, der respekterede det, ihvertfald udenfor byerne. Frakke og jakke brugtes i flæng. Kasketten havde snart lige og snart nedfaldende skygge, og 17-årige elever optrådte med guldtresse om kasketten så bred som en herredsfogeds. Der skal dog findes et cirkulære fra overdriftsinspektøren, hvori det blev forbudt at ekspedere tog iført træsko.

Køreplanen omfattede tre tog i hver retning med afgang fra København kl. 7,00, 2,30 og 7,00 em. Fra Korsør kl. 7,15, 1,00 og 7,15 em. Morgen- og aftentogene benævntes personsog. Middagstogene var „Varetog“. Om varetogene

oplyses det, at disse tog også befordrede personer, forsåvidt det ikke blev fornødent alene for disses skyld at fremføre toget med flere maskiner.

Fra 1. januar 1857 angives køretiden fra København til Korsør inklusive stationsophold til $3\frac{1}{2}$ time for persontog og $4\frac{3}{4}$ time for varetog. I Ringsted havde togene 15 à 20 minutters ophold, fordi Ringsted var fast krydsningsstation, og fordi varetogene som regel skulle skifte maskine der. I dag tager et eksprestog 85 à 90 minutter om turen København—Korsør, og persontogene, der som regel ikke standser mellem København og Roskilde, ca. $2\frac{1}{4}$ time. Man må her tage i betragtning, at togvægten er betydeligt større nutildags og stationsantallet og dermed holdstederne en del forøget.

Togantallet er i vor tid ca. 25 til 30 personførende tog i hver retning daglig foruden ca. 20 post- og godstog, også i hver retning. Dertil kommer et varierende antal særtog.

Det må dog bemærkes, at strækningen fra Roskilde til Korsør blev dobbeltsporet i årene 1899—1900, medens København—Roskilde fik sit andet spor allerede i 1874. Denne sporforøgelse har selvsagt forhøjet vestbanens kapacitet ganske betydeligt.

I det første fuldstændige driftsår efter banens åbning udgjorde antallet af rejsende 424438 og indtægten fra disse 813000 kroner. Af gods befordredes 86000 tons med en indtægt på 384000 kroner.

Da staten havde garanteret aktionærene 4 % udbytte af deres aktier, måtte der det første år tilskydes 120000 kroner af statsmidler. Disse tilskud vedvarede indtil 1865, da banens økonomi var således stabiliseret, at der endog kunne udbetales aktionærene $5\frac{1}{4}$ % i udbytte mod de garanterede 4 %.

Fra dette år steg trafikken gradvis, også efterhånden som andre banestrækninger blev åbnet både på Sjælland og i Fyn og Jylland samt ikke mindst, da færgefarten mellem Korsør og Nyborg blev påbegyndt i 1883.

Her kan også nævnes, at der om søndagen blev solgt billetter til meget moderate priser „for at lette Lystfarter til Banens skjønnere Omgivelser“. Disse søndagstog var temmelig stærkt benyttede. Man ser altså, at de „billige søndagstog“ allerede var kendt i 1858.

Som før nævnt var der altid langt togophold i Ringsted, ikke alene af hensyn til krydsning og maskinudveksling, men også fordi Ringsted var „Madstation“. Folk spiste — og drak — meget og ofte i de tider. Derfor måtte der skaffes spisepauser undervejs. Der fortælles, at der i banegårdsrestaurationsen i Ringsted om sommeren var opstillede borde med nationalretten rødgrød med fløde og ved hver kuvert et stort glas dansk kornbrændevin. Dette arrangement var tiltænkt de mange tyske rejsende, som passerede over ruten Korsør—Kiel, og fandt rivende afsætning. Man kunne også få leveret en madkurv indeholdende fire stykker smørrebrød, en flaske bajersk øl samt en lille flaske snaps, alt for kroner 1,25. En stor kop kaffe med to stykker wienerbrød samt en snaps kostede 22 øre plus 3 øre i drikkepenge, altså ialt 25 øre.

Når et tog skulle afgang fra en station, var det under et helt musikalsk ceremoniel. På de større stationer foregik det således: 5 minutter før togafgang blev der „ringet ud“ (af ventesalen) med mange slag på den blankpudsede messingstationsklokke. Ringningen blev efter et lille ophold afsluttet med et slag. 2 minutter før afgang foretoges „anden ring-

ning“, som afsluttedes med to slag, og endelig gaves der „afgang“ med et kraftigt slag på klokken. Så tog togføreren fat med sin fløjte, et langt pift efterfulgt af et kort, som blev besvaret tilsvarende af lokomotivets dampfløjte.

Man skulle synes, at så megen signalgiven var tilstrækkeligt til at sikre, at alle passagerer kom med det ønskede tog, men i den såkaldte „Annotationsprotokol for Kjøbenhavns Station“ findes indført en klage, der viser, at det ihvertfald ikke var tilfældet i Ringsted den 28. december 1881, idet der nemlig står:

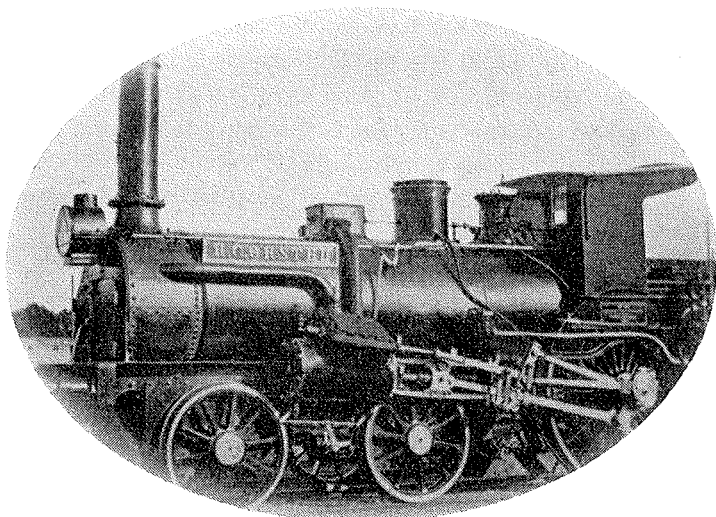
„Ivor vel det ikke var 2 Minnutter efter 2 Ringning
blever der os nægtet Afgang vilket er os meget ubehagge-
ligt da det kunde været undgaaet ved lit meere Hensyns-
tagetet til Publicum. C. H. Bang Ringsted“.

Folk var ikke så forjagede den gang og tog det i det hele taget ikke så nøje med tiden, hvad dette kan være eksempel på, eller også er det måske restauratørens brændevin, der har haft noget af skylden for det passerede.

Til Roskilde—Korsørbanen anskaffedes i 1856 ti stykker lokomotiver af Crampton-typen, d. v. s. maskiner med ukoblede hjul bag ved fyrcassen og med udvendige cylindre.

I 1858 tilkom yderligere et andet lokomotiv, der fik navn efter fysikeren H. C. Ørsted. Denne maskine nævnes, fordi den blev anvendt til at fremføre et hurtigtog (det første af denne art) mellem København og Korsør og omvendt. Dette tog kørte i forbindelse med postdampskibene til og fra Kiel (den også i 1856 nyåbnede sørute Korsør—Kiel). Toget standsede kun i Roskilde og Ringsted og var altså efter dattidens forhold et virkeligt hurtigtog. Iøvrigt havde føromtaltte maskine større drivhjul (1,8 m) end de øvrige maskiner.

Imidlertid tog med årene godstrafiken ret hurtigt til, og det viste sig da, at de ukoblede loko ikke magtede de forholdsvis tunge tog, hvorfor man fra Tyskland indkøbte tre maskiner med tokoblede hjulsæt og lille hjuldiameter. Disse var de



H. C. Ørsted 1858.

første maskiner med koblede hjul på danske baner. De havde navnene Løke, Heimdal og Ægir. Alle lokomotiverne havde forøvrigt navne fra den nordiske gudeverden; end ikke Odins to ravne Hugin og Munin manglede i samlingen. De så festlige ud med sort kedel og overbygning, røde hjul og mange skinnende messing- og kobberledninger; også navn og nummer var i blankpudset messing. Skorstenen havde i visse tilfælde en messingkrave foroven. Det var først i 1888 ved

jyske og sjællandske baners sammenslutning til „De Danske Statsbaner“, at den nuværende smukke og festlige skorstensring i de nationale hvide og røde farver fandt indpas på alle danske statsbanelokomotiver.

Maskinerne var også forsynede med sandkasser. Da banen blev ført igennem de store skove ved Sorø, skete det meget ofte ved løvfaldstid, at togene blev forsinkede i timevis, fordi maskinen „spillede“, og at personalet, trods sandkasserne, måtte gå ved siden af maskinen og kaste grus på skinnerne for at drivhjulene igen kunne „bide“.

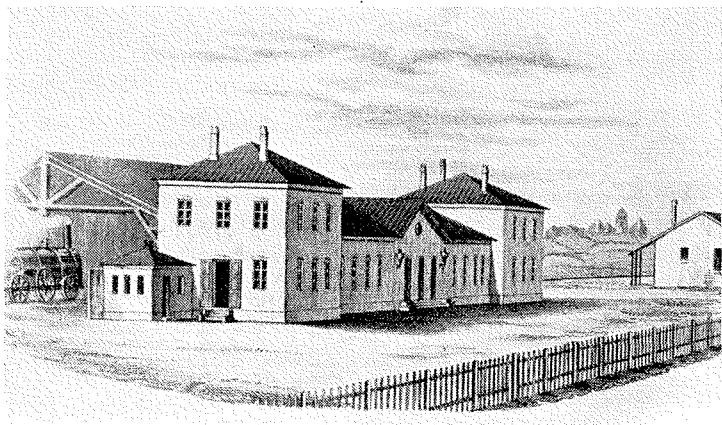
På stationsområdet i Korsør var der intet brugeligt vand til lokomotiverne. Derfor blev der anlagt en vandstation ved Taarnborg et par kilometer fra stationen, og der måtte lokomotiverne så køre ud for at fylde tenderen med vand.

Vognmateriellet var i banens første år meget pauvert udstyret. Godsvognene var i begyndelsen de fra banens anlægning anvendte grusvogne, altså alle åbne. Efterhånden blev der dog anskaffet enkelte lukkede vogne, særligt beregnet til hestetransporter. Kreaturer blev endnu ofte befordret i åben vogn.

De førømtalte entreprenørvogne var helt af træ og havde 4,5 tons bæreevne. Længdedragerne var af egetræ og forlængget udover bufferplanken for at tjene som buffer. På endetræet var de belagt med krølhår under et læderovertræk. Trækstangen endte i to flade øjer, og trækket var en kæde på fem led.

I den første snes år var banens personvogne alle treakslede med en længde af 9 meter. Det midterste hjulsæt var anbragt for at støtte hoveddragerne, der var af træ ligesom på godsvognene, mod sammenbøjning. Nogle vogne havde skrue-

bremse, der blev betjent af konduktøren, som sad på vogntaget i et åbent sæde, ligesom kuskesædet på et hestekøretøj. Om vinteren var han iført lammeskindspels og fodpose. Først i 1863 fik sædet tilføjet en jernkalesche.



Ringsted Banegaard.

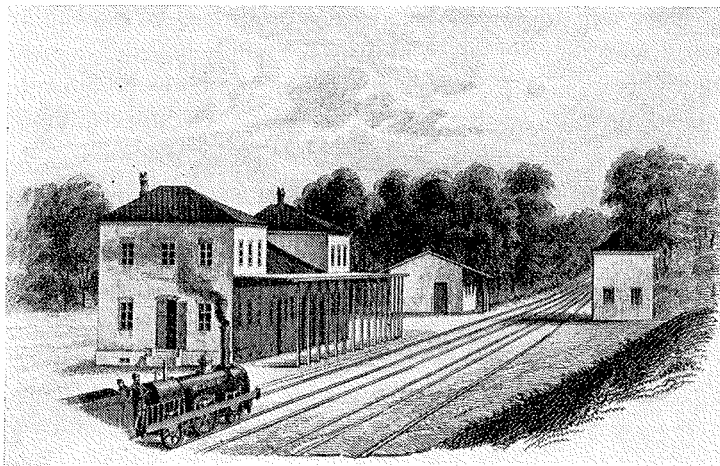
„Togsmeden“, som han kaldtes, havde det forøvrigt heller ikke for godt, idet han sad på en særlig stol på tenderen med ryggen i køreretningen. Hans opgave var at påse, at toget ikke tabte en eller flere vogne, idet trækkæderne ikke altid kunne stå for det hårde træk. Vognkasserne på de gamle sjællandske vogne bar i deres ydre skikkelse præg af, at de var hestekøretøjernes efterfølgere. De så nærmest ud som 4—5 Wienervogne var stillet op på undervognen, end ikke antydning af den forneden afrundede vognkasse manglede, og sidevinduerne i I og II kl. kupeer havde D-form. Vognen

var udvendig beklædt med Poppeltræ, der var samlede med trælistes. Udstyret i I og II klasse (dengang havde man tre vognklasser), var i nutidens øjne temmelig tarveligt. Intet bagagenet, ingen spejle eller askebægre. III klasses vogne var et stort rum, som kun ryglænet på bænken delte i kupeer. Der var dør ud for hver af disse afdelinger, men ingen sidevinduer.

De til vestbanen i 1856 anskaffede vogne blev alle byggede i København af vognfabrikant James Fife, som havde værksted på St. Annæ Plads, men som for disse vognes skyld havde et stort skur beliggende på den gamle første hovedbanegaards terræn, omtrent der, hvor nu hovedpostkontoret er beliggende. Der er det mærkelige, at der i dette værksted ikke fandtes en eneste træbearbejdningsmaskine. Vognene var håndværk helt igennem. I Jernbanemuseet i København findes en af dem endnu bevaret, nemlig en kombineret post- og rejsegodsvogn.

Belysningen udgjordes af et par søvnige olielamper. Heri skete der dog i årenes løb en del forbedringer. Den i begyndelsen anvendte dårlige rapsolie blev senere hen afløst af mineralolie, der var brændstof i lamper, som anbragtes i loftet gennem huller i vognens tag. Ved togenes ankomst og afgang til og fra endestationerne måtte specielle lampister op på vogntagene for at tænde eller eventuelt udskifte disse lamper. Men vestbanen har dog alligevel æren af at have haft den første elektriske togbelysning, idet det første forsøg med elektrisk lyst fandt sted i et par af vestbanens hurtigtog. I mange andre lande indførte man gasbelysning som afløsning for olielamperne. Dette stadium har man således helt oversprunget i vort land.

Hvad opvarmning af kupeerne angår, da var der i begyndelsen af banens tilværelse overhovedet ingen. Men i Berlingske Tidende 25/2 1862 slås der til lyd for, „i den kolde Vinter-tid paa en eller anden Maade at faa opvarmet Landets Jern-



Sorø Banegaard.

banetog, f. eks. ved Anbringelse af Varmeskamler fyldt med kogende Vand“. Om dette indlæg i avisen var årsagen vides ikke, men ret kort derefter blev forsøget gjort, idet metal-beholdere, udvendigt beklædt med stof og indvendig fyldt med varmt vand, blev lagt ind i Kupeerne for I og II klasse. Først langt senere blev rejsende i III Klasse kendt værdige til at få del i dette gode. Flaskerne fyldtes på endestationerne fra det såkaldte „Dunkelunkeri“. På et senere tidspunkt begyndte man at gøre brug af lokomotivets damp. Dampen gik

gennem et ribberør, der lå i en isoleret kasse under vognbunden, og den opvarmede luft kunne de rejsende lukke op i kupeerne ved at åbne en lem under sæderne. Fra ca. 1890 blev dog det nuværende dampvarmesystem indført på alle landets strækninger.

Også toiletforholdene var meget primitive. I de første år var der overhovedet ingen af disse bekvemmeligheder. Senere blev der i pakvognen indrettet kloset, hvor de nødlidende måtte opholde sig fra station til station. Der blev anbragt et karakteristisk opslag i kupeerne: „For Rejsende i I & II Klasse findes Kloset i Pakvognen“. Der siges også, at der på et sådant opslag af en vittig person med blyant var tilføjet: „III Klasse maa holde tæt“.

Billetteringen i toget foregik under kørselen. Togbetjenten eller Konduktøren, som han kaldtes den gang, måtte balancere udenfor på vognens løbebrædder og efter at have averteret sin tilstedeværelse ved at banke på ruden, blev denne, ved passagerernes medhjælp, lukket ned, og vor konduktør kravlede op og med hele overkroppen ind ad vinduet, blev billetterne eftersat og klippet. Det kunne ved vintertid og i hårdt vejr være et både farligt og anstrengende arbejde. Først med gennemgangsmateriellets indførelse, der begyndte omkring år 1910, forsvandt denne barbariske skik. Fra banernes allerførste år stammer denne lille historie om manden, der til konduktøren, der som foran beskrevet afkrævede ham billetten, svarede: „Nej, vil Du ha'e en billet, maa Du selv købe Dig en; det har jeg gjort“.

Som det tidligere er berørt kan nævnes, at fra samme dag som vestbanen blev åbnet for trafik påbegyndte postdampskibsfarten Korsør—Kiel. Der var dengang udelukkende

natfart, der blev besørget af postskibene Jylland og Eideren. Ruten var i privat eje indtil 1883, hvor statsbanerne overtog driften.

Korsørbanen betød for personbefordringen ikke alene en langt kortere rejsetid og større bekvemmelighed, men også



Slagelse Jernbanestation 1892.

flere rejsemuligheder udover Sjælland, idet der blev etableret daglig skibsforbindelse mellem Korsør og Kiel og mellem Korsør og Aarhus.

Også for postvæsenet var den nye forbindelse selvsagt af stor betydning. Postvogne med postpersonale og selvstændig ekspedition viste sig ved denne lejlighed for første gang på vestbanen.

Banernes tiltagende betydning for forbindelsen mellem landsdelene fremgår for personbefordringens vedkommende tydeligt af nedenanførte tal.

Antal rejsende mellem Sjælland på den ene side og Jylland—Fyn på den anden side var, ti år efter banens åbning, i 1866 16600, i 1870 34200, i 1879 86000.

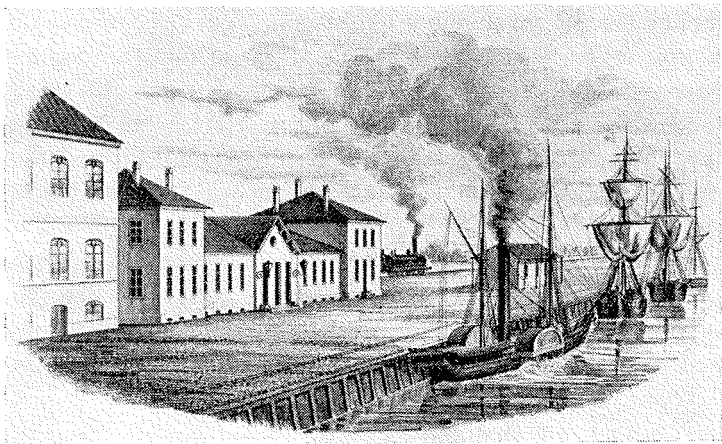
Det nye befordringsmiddel, jernbanerne, gjorde sig forøvrigt også ved sin fremkomst gældende derved, at taksterne var noget lavere end den befordring, man hidtil havde kunnet opnå gennem postvæsenets dagvognsbefordring eller gen-gen vognmandslavene, som havde eneret på personbefordringen til takster, der var fastsat af regeringen.

Ved fastsættelsen af priserne for personbefordringen på banerne gik man ud fra, at I klasse ville blive benyttet af „de Rejsende, der ellers benyttede Ekstrapost. II klasse af de, der benyttede den almindelige personbefordring, og III klasse af Bønder og andre simple Folk, der ellers rejste til Fods.“

For en afstand som mellem København og Korsør betaltes der pr. bane omkring 1860 for I klasse 4 Rdl. og 24 Sk., for II klasse 3 Rdl. og 32 Sk. og for III klasse 2 Rdl. 40 Sk. For befordring med ekstrapost og over samme afstand betaltes der i holstensk vogn og under forudsætning af, at der var 4 i vognen 5 Rdl. og for personpost, åben eller halvåben plads, 4 Rdl. 66 Sk. og på åben plads 3 Rdl. 87 Sk. For den jævne mand var befordringen pr. bane således kun $\frac{2}{3}$ af postbefordringen. Det afgørende har dog muligvis ikke været prisen, men derimod de mange og hurtige befordringsmuligheder, som man nu med fordel kunne anvende som det passede en bedst.

Også godsbefordringens takster var under det man i almin-

delighed måtte betale, og også her var det de forbedrede befordringsmuligheder, der gjorde sig gældende om ikke lige straks så efterhånden mere og mere. For at fremme godsbefordringen ud over Sjælland blev der allerede ved banens



Korsør Banegaard.

åbning anlagt en havnebane i Korsør til forbindelse mellem bane og skib, medens en sådan bane først blev anlagt i København år 1880.

Især i Korsør — banens vestligste endestation — var det nye transportmiddel imødeset med store forventninger. Man håbede på et vældigt opsving af industrivirksomhederne i byen. Men disse luftkasteller brød i virkelighedens kolde lys fuldstændig sammen. Heri bar antagelig pengekrisen i 1857 samt den frygtelige koleraepidemi, som hærgede byen samme år, sin del af skylden. Man havde også ventet, at med jern-

banen skulle oplandet have været forøget, men det gik lige modsat, idet bønderne, som tidligere i store skarer kom til Korsør for at aflevere deres tiender i form af sæd, nu tog til Slagelse, hvortil amtsstuen just var blevet flyttet. Hele den handel som Korsørs forretningsmænd havde haft med disse mennesker, gik nu til nabobyen Slagelse, som i de kommende år tog et større opsving både handels- og industrimæssigt. Mod forventning stagnerede Korsør i de første år efter banens ibrugtagning. Først da færgeoverfarten begyndte og med den et større antal funktionærer i byen og med den i det hele tiltagende trafik i 1880erne, tog livet i Korsør fat med større og større fart.

Vestbanen har ikke alene haft betydning for forbindelsen mellem landsdelene øst og vest for Store Bælt, men den har utvivlsomt også haft sin store andel i den udvikling som vestsjælland og denne egns byer har gennemgået i de forløbne 100 år.

Når man ser på folketallet i år 1855 i Korsør, Slagelse, Sorø og Ringsted, viser disse henholdsvis 2236, 4747, 1033 og 1477 indvånere. De tilsvarende tal for år 1950 er 11885, 19184, 5503 og 8660. Altså en ganske pæn forøgelse i indbyggertal for disse fire købstæder i Sorø amt.

Hvis man kunne tænke sig, at en af banens første passagerer kunne gøre rejsen Korsør—Roskilde—København i dag, ville han have svært ved at genkende de stationer og det jernbanemateriel, som han den gang havde for øje. Af bygninger fra den gang anvendes nu kun Sorø stationsbygning. Korsør fik ny banegård 1906. Slagelse i 1893, da Slagelse—Næstvedbanen blev åbnet. Den gamle station lå der, hvor nu margarinefabriken er beliggende. Og endelig fik Ringsted



Stationsforstander 1856.

sin nye banegård i 1924. Alt øvrigt vedrørende spor, sikkerhedsvæsen, trækraft m. m. har ganske skiftet karakter og ville være fuldstændig fremmed for vor rejsende fra forrige århundrede.

De uheld og ulykker, som desværre ikke altid er helt uundgåelige ved jernbanedrift, har også ramt vestbanen i nogle tilfælde.

Når man ser bort fra Vigerslevulykken i 1919 har strækningen København—Korsør kun én gang været skueplads for en større jernbaneulykke, nemlig i Forlev den 22/1 1916, hvor et godstog afsporedes og delvis væltede over i det modsatte spor. Umiddelbart herefter blev dette sidste spor passeret af et andet gennemkørende godstog, der kørte op i det første tog og også afsporedes, medens et meget stort antal vogne blev fuldstændig knust og meget gods ødelagt. Det ene togs fyrbøder blev alvorlig skoldet af den udstrømmende damp, medens det øvrige personale intet kom til. Mærkeligt nok har Forlev engang tidligere været stedet for et alvorligt uheld, idet et iltog påkørte et grustog den 25/4 1887. Nogle vogne blev knuste, og maskinen styrtede ned ad en 5 meter høj skråning. Personalet kom dog heldigvis intet til ved denne lejlighed.

Den vestsjællandske vestbane, hvorom der her er fortalt træk af historie og udvikling, har i de 100 år, den nu har eksisteret, gennemgået en rivende forandring både trafikalt og teknisk.

Den står nu som en del af rygraden i det danske jernbaneland og vil sikkert lang tid fremover bevare denne stilling som en af de vigtigste jernbanestrækninger i landet.

Man tænke blot på den tid, hvor en formentlig kommende Storebæltbro vil forbinde landsdelene.

Vestbanens betydning vil ganske sikkert til da ikke blive mindre end nu; man tør roligt sige: tværtimod.