

Viby Sjælland Station gennem 150 år



Danmarks første jernbanestrækning mellem København og Roskilde blev som bekendt indviet i 1847. Ret hurtigt derefter indså man, at jernbanen var fremtidens transportform og påbegyndte projekteringen af en forlængelse fra Roskilde til Korsør. Denne banestrækning blev indviet i 1856, men uden alle holdepladser anlagt. I vores område havde det været naturligt, at anlægge en holdeplads ud for Gl. Viby, hvor der i forvejen var et mindre bysamfund omkring herregård og skole. Godsejeren på på Vibygård ville imidlertid under ingen omstændigheder have en station på sine marker, og man flyttede derfor den påtænkte holdeplads så langt mod syd, at man undgik at træde ham for nær. Der, hvor vi i dag har station og bysamfund, lå dengang kun enkelte spredte gårde. Fx kan man den dag i dag bag Viby Kro se rester af en gammel kampestenslænge fra den gård, der siden indgik i kroens bygninger. I samme gård havde man allerede, da

Korsørbanen blev anlagt, åbnet en høkerbutik med et primitivt udsækningssted.

Den 1. september 1859 kunne man så indvi en holdeplads på det sted, hvor vi i dag har en moderne forstadsstation, men stadig med de gamle bygninger delvis bevaret og stadig med en igangværende kro lige overfor. Ret hurtigt efter stationens etablering tog en egentlig byudvikling sin begyndelse. Først var det boliger til jernbanens folk, derefter kom de handlende samt håndværkere, så et andelsmejeri, brugsforening og foderstof, mindre industrivirksomheder og almindelige boliger alt placeret i en snorlige række på begge sider af den nuværende Søndergade. Faktisk gik udviklingen så stærkt, at den gamle del af Viby stationsby omfattede hele Søndergade, de små sideveje samt dele af Dalen var færdigudbygget omkring 1920. Dermed var der opstået en driftig stationsby på bar mark, dog med den begrænsning, at der hverken var kirke eller skole i byen. Kirken er aldrig kommet, og skolen kom først i 1964, da Peder Syv skolen blev indviet.

Stationen blev hurtigt en væsentlig omdrejningsfaktor i byens liv samt en efter datidens forhold betydelig arbejdsplads. Efterhånden som antallet af tog på Korsørbanen steg, var der alene til afvikling af denne trafik ansat en stationsforstander, 2-3 trafikassistenter og 2 trafikelever. Derudover var der en fast portør ligesom det tilknyttede posthus havde både daglig ekspedition samt 4-5 udkørende postbude. Til at vedligeholde skinner og signaler var der også ansat mandskab, der gik under navnet kolonnen. Lederen af denne funktion var baneformanden, der sammen med banenæstformanden boede i et nu nedrevet 2-familieshus beliggende omtrent der, hvor Jespers cykler i dag har til huse. Stationen var døgnbemandet og da den var fuldt udbygget var det med bolig til stationsforstanderen på 1. sal af stationsbygningen, stor opvarmet ventesal ud til perronen, signalbygning og pakhuse samt flere vigespor og læsserampe. Til

stationens øvrige personale, var der rundt i byen tjenesteboliger, ligesom der på Damgårdsvej lå et nu nedrevet ledvogterhus, der senere blev portørbolig.

Ligesom i dag var toggangen tilrettelagt efter folks behov. Morgentogene var indrettet efter, at man skulle nå arbejde eller skole i Roskilde eller København og afgik omkr. kl 0600 – 0700 og 0730. Om formiddagen kom der et godstog hver vej. De blev kaldt en "slæber" og medbragte alle forskellige typer gods lige fra levende daggamle kyllinger til kommoder og karlekammerskabe, når tjenestefolk skiftede plads. Alt blev oplagret i det store pakhuis for senere at blive udleveret af portøren. Der blev ligeledes afsendt mange varer fra byens mindre industri-og håndværksvirksomheder, ligesom der over rampen blev indladet kreaturer fra kreaturopkøbere i området. Med hensyn til afsendelse og modtagelse af pakker og breve, var det sådan, at næsten alle lokaltog havde en postvogn tilkøbt, så de daglige postforbindelser til og fra Viby havde ligeledes stationen som omdrejningspunkt.

Skulle byens husmødre, der stort set alle var hjemmegående, en tur til Roskilde, var der "to-toget", og sidst på eftermiddagen var der tog tilbage mod Korsør kl 1630, 1705 og kl 1810. Næste tog var "biograftoget" til 7-forestillingen i Roskildes 3 biografer. Sidste tog fra København var nattoget lige over midnat, men forinden havde der været et "ti-tog" fra Roskilde. Udover disse lokaltog kom der dagen igennem adskillige fjerntog til Fyn og Jylland, og de var uden undtagelser gennemkørende. Al trafikafvikling af både lokal-og fjerntog påhvilede stationens personale, og ingen lokaltog blev afsendt uden enten stationsforstanderen eller en trafikassistent fra perronen havde givet tegn til afgang til togføreren, der så fløjtede afgangssignalet.

Det er ingen overdrivelse at sige, at en landstation som Viby langt op i forrige århundrede havde en uhyre central funktion i stationsbyens hverdag og var helt nødvendig for byen. Sådant var det også mange andre steder i Danmark, men her i Viby skylder vi samtidig stationens placering byens oprindelse, og det er der næppe mange der her 150 år efter er klar over – derfor denne lille pjece.



Udgivet af Ramsø Lokalhistoriske Forening, september 2009

Tekst: Leif Bo Poulsen - Lay-out: Peter Frenning