



VMJK's klubblad

4. kvartal 2010



Nu er på en dejlig solskins morgen i oktober er det igen tid til VMJK's klubblad. Klubben har haft en del problemer ved låse i vores yderdør. Det ser ud til at være løst nu.

Vi får en ny indgangs parti. Der er fjernet en del fliser og anlagt græs i stedet. Det bliver helt sikkert flot. Hvordan denne græsplæne kommer til at påvirke det vand vi ind imellem har i vores lokaler må vi se på sigt.

På vores udstillings anlæg og den tilhørende rangerområde er der kommet en masse lys. Anlægget er blevet gennemgået og en del fejl er rettet og nye ting er lavet. Der har været en god gruppe der har arbejdet med udstillingsanlægget. Det bliver også spændende at se hvordan der kommer til at tage sig ud når vi skal have det med i Nordhallerne i Viborg søndag den 28. november.

Klubben kan godt bruge flere der kunne ønske at give en hånd med denne dag. Det vi skal bruge er til følgende opgaver. At flytte og opstille vores udstillingsanlæg. Bemandede en stand i hallerne og en stand i remisen. Des flere vi er, des flere vi er, des mere tid har vi til at kunne være "gæster". Så I kan tilmelde jer ved at sende mig en mail eller skrive jer på listen i klublokalet.

Udstilling anlægget skal også i uge 5,6,7 og 8 på Viborg Centralbibliotek så har skal også bruges til at flytte og bemandede anlægget i uge 7.

Onsdag den 8. december holder VMJK sin julefrokost. Her er der også ophængt en liste i Vores klublokale som du kan skrive dig på. Prisen er kr. 125,- pr kuvert. En kuvert er mad, kaffe og småkage hertil komme øl, vand og snaps. Tilmelding senest 1. december. Det er en af de aftne hvor vi komme hygge os i vores lokale med gode historie og et Amerikansk lotteri.

VMJK's store anlæg. Her har der være problemer med at køre specielt på fantasiområdet. Derfor at det meste taget ned og skinner der ligger på pladen er rettet og visse stede lagt om. Hvordan vi får vores tog fra plade og op til modulerne bliver lavet helt om. Så skulle du have en god ide, er du meget velkomne til at komme med den i vores forslagskasse eller komme i klubben og fortælle om netop din ide. Jean arbejde med tegning om nyt spor oplæg sammen med Peder. Jean er også kommet langt med pulten til skiftesporende i den vestlige ende. Der en mange ledninger at holde styr på. Pulten til den østlige ende er også lavet med her mangler dog en del arbejde.

Vi kan køre rundt i vores lokal og på vendesløjferne, dog skal der på den nederste vendesløjfe ikke være for tunge togstammer da stigningen nok er lidt for stejl. Hvordan denne ændres! Ja ønsket er til stede, men der er ikke nogen der har taget sig af denne opgave. Der er ønske om at der også skal være et ekstra spor således at der bliver mulighed for at kunne passere et andet tog.

Modulerne: Klubbens western område vil blive taget ud og brugt som udstilling. Der er så mange detaljer på dette flotte område. Der arbejdes intens på at få de sidste 3 moduler færdige og ligesom der arbejdes på at kunne køre og lave lys på modulerne.

Den gamle banegård. Her vil der i løber at efteråret blive monteret nogle nye drev og der vil så være mulighed for at inddrage dette område i køre område inden jul. Der mangler dog stadig detaljer omkring en drejeskive og andet landskab.

Der er mange der i klubben der går og pusler med noget og som godt kunne bruge en hjælpende hånd. Skulle du være en der ind i mellem gerne vil give en hånd med, så kom og fortæl hvad du gerne vil arbejde med.

Men det at møde andre med samme interesse og få sig en snak i vore kupe er også en del af VMJK's klub liv. Så derfor har vi altid kaffe på kanden og øl og vand i køleskabet.

Klubben officielle kaffe pause er klokken 21, og her vil der blive givet fælles informationer på visse aftner.

De fleste har nok bemærket at der ikke bygges lige i øjeblikket på fantasi-afsnittet.

Det er der en årsag til.

Tilbage til for lang tid siden havde nogen en plan (sikkert en god plan), som blev påbegyndt, men som også led den skæbne, at deltagerne i dette projekt stille stoppede deres gøren, det er hvad der kan ske.

Efterfølgende forsøgte undertegnede at fange ideen og forsætte ud fra den allerede etablerede baneføring. Flere forsøg blev gjort, hjulpet godt på vej af flere deltager – men resultatet blev mere og mere uoverskueligt.

Nu har jeg/vi rekapituleret, idet jeg/vi er overbevist om at det ikke vil føre til nogen robust og pålideligt baneføring.

Hermed er der gjort en læring.

Onsdag den 13. november blev Peder, Erling og jeg enig om at starte på en frisk ud fra mit oplæg om kun en helikopter-runddel.

Planen er nu følgende, at der de næste 3 – 5 gange vil være planlægning af det kommende fantasi-anlæg. Det overordnede oplæg er, at der opbygges i sektioner/moduler (i stil med det nogle så i Holstebro), hvorved der kan bygges andre steder end oppe på fantasi arealet og mange kan deltage.

Derfor opfordres der til at de der er interesseret i at deltage giver sig til kende.

Ud fra det ide katalog der gerne skulle fremkomme fra ovenstående planlægning vil der så blive valgt de forslag/ideer som kan indgå i en harmonisk sammenhæng, således at dette afsnit kommer til at fremstå som et hele.

Fantasi-afsnittet skal stadig bestå af en 2 og 3 skinne baneføring, og der vil stadig være forbindelse til såvel det eksisterende 3 skinne anlæg som til baneføringen på modul-anlægget.

Håber at I vil tage godt imod tiltaget.

Ser frem til nogle gode og inspirerende planlægningsmøder.

// Jean

Tur til Østrig sommeren 2010

I min sommerferie var jeg i Østrig og oplevede en af de Østrigske smal spors baner: Pinzgauer lokalbahn.

Det første jeg så var damptoget der kom, her fik jeg nogle billeder og fik en lille video af dette lokomotiv. Desværre var det på vores første dag søndag vi så dette damp tog. Det køre nemlig kun søndag. Men flot så det ud da det kom kørende. Jeg fik dog alligevel en tur med en motorvogn fra Zell Am See og til Bamberg. Her var der en ventetid på 45 minutter så kørte vi tilbage til Zell Am See igen. Strækningen fra Bamberg til Krimler vandfaldet var under reovering. På ud turen var vi de eneste 2 gæster der var med, men på hjemturen blev motorvognen fyldt så meget at der ikke var siddepladser til alle. Farten var ikke over 60 km. I timen så der var tid at nyde udsigten. På banegården i Zell Am See var der 2 smal spor og 6 normal spor. Ved Pinzgauer lokalbahn remise var normal spor og smalspor sammen på en del af spor området. Pinzgauer lokalbahn har damplokomotiv, gamle vogne og diesel lokomotiver der kan køres med. I det daglige køres med motorvogn og diesel lokomotiv med op til 3 vogne.



Motorvogn uden vogne



Ældre diesel lokomotiv med ældre vogne



Rangertraktor med damplokomotivet



Styrepluk i diesel motorvogn



Denne flotte renoverede smalsporvogn på Zel Am See banegård

I Østrig er der flere steder smalspors baner og tandhjulsbaner. Som Model togs turist er der vel også interesse for rigtig tog. Jeg have før vi tog til Østrig fundet flere spændende baner der kunne være spændende at besøge. Der køre også andre besøgsværdige tog på normalspor i Østrig. Den romantiske tur. Den eksklusive tur. En tur på tværs med autotog, som kan anbefales da der ind imellem er meget belastning på vejene i Østrig. Tur med damptog i normalspor og andre. Men også at se togene køre gennem dalen når jeg stod på en bjergklippe eller anden udsigts punkt er også en oplevelse. Her kan også opleves det med kurver. De kurver der på en rigtige bane har jo en væsentlige større radius end dem vi bruger i klubben, men vi har jo ikke så meget plads i vores lokale, sådan er det jo.

Generalforsamling for 2010 er planlagt
til onsdag den 9. marts klokken 19.00
Nærmere oplysninger om stedet i
næste nummer af klubbladet.

En moler bane på Fur, ukendt og upåagt af de fleste – engang en drif- tig industribane, nu er de sidste rester væk

De først forsøg på råstofindvinding på Fur blev gjort i 1809. dengang troede man, at de sorte lag i moleret var kulholdig. Det kongelig Danske Rentekammer startede grubedrift på Fur i 1809. Fra stranden blev der gravet og haket en 50 meter lang tunnel i klinten. Desværre blev der ikke fundet kul. det man dengang troede var kul, var i virkeligheden vulkansk aske.

I årene 1900 – 1925 blev der lavet flere undersøgelser af moleret. Udenlandske firmaer, især engelske og tyske, fandt ud af, at moleret ligesom kiselgur, kunne bruges til produktion af isole-
ringssten.

Fur Moler kompagni A/S

I 1919 blev Fur moler Kompagni A/S dannet og selskabet – som var engelsk ejet – købte store arealer på nordvest enden af Fur. Den første grav blev åbnet i 1919. Moleret blev på en mindre bane transporteret i tipvogne trukket af heste. Moleret blev tørret på heden, skovlet i sække og eksporteret i mindre skibe. Eksporten var af beskeden størrelse.

men så i 1925/26 kom der gang i sagerne. Der blev åbnet en ny og større grav, "Manners Pit", opkaldt efter direktøren i England. Der blev lagt nye og kraftige spor, købt damplokomotiver og større tipvogne. Ved Mariesvig blev der bygget en toetagers udskibningsbro, og ind til udskibningsbroen blev der gravet sejllrende, så større skibe kunne lægge til.

Nu var molereksporten sat i stordrift, og betydelige mængde blev sejlet til England for forarbejdning der. De færdige produkter blev afsat på det engelske marked. Som eksempel kan nævnes, at Buckingham Palace overalt er isoleret med sten, fremstillet af moler ra Fur. Senere blev der bygget fabrik på Fur, så forarbejdningen kunne ske på øen.

Lokomotiverne

Til molerbanen leverede lokomotivfabrikken Orenstein & Koppel, Berlin i 1926 to tokoblede damplokomotiver. De to lokomotiver blev sejlet til øen og landsat på udskibningsbroens skinner.

Damplokomotiverne var i drift til 1955

og blev derefter ophugget i 1956. De blev afløst af to motorlokomotiver af fabrikken Ruston Hornby. Motorlokomotiverne stod i remisen indtil 1987, selv om brugen af dem var hørt op sidst i 1960'erne.

Banen

Sporvidden var 762mm, (30 engelske tommer), Denne sporvidde er sjælden i Danmark. Andre smalsporede industribaner har for det meste brugt de gængse standard sporvidder 600, 700 og 785 mm. Efterhånden blev banen udbygget. Da fabrikken på Fur blev bygget, blev der lavet spor, så moleret kunne køres ind til fabrikken. Spornettet blev også ændret, når en ny grav blev taget i brug. I alt nåede banen op på en længde af ca. to km fra graven forbi remisen og fabrikken til udskibningsbroen.

Udskibningsbroen

Udskibningsbroen blev bygget i 1926/26 af ingeniørfirmaet Kampmann. Kierulff & Saxild A/S. Broen blev bygget af jernbeton. På øverste etage var der et spor i hele broens længde. På underetagen var der ét spor, som på brohovedet delte sig i to. Fra sporende på broen kunne moleret tippes fra tipvogne ned i skibene.

Molerindustrien på Fur

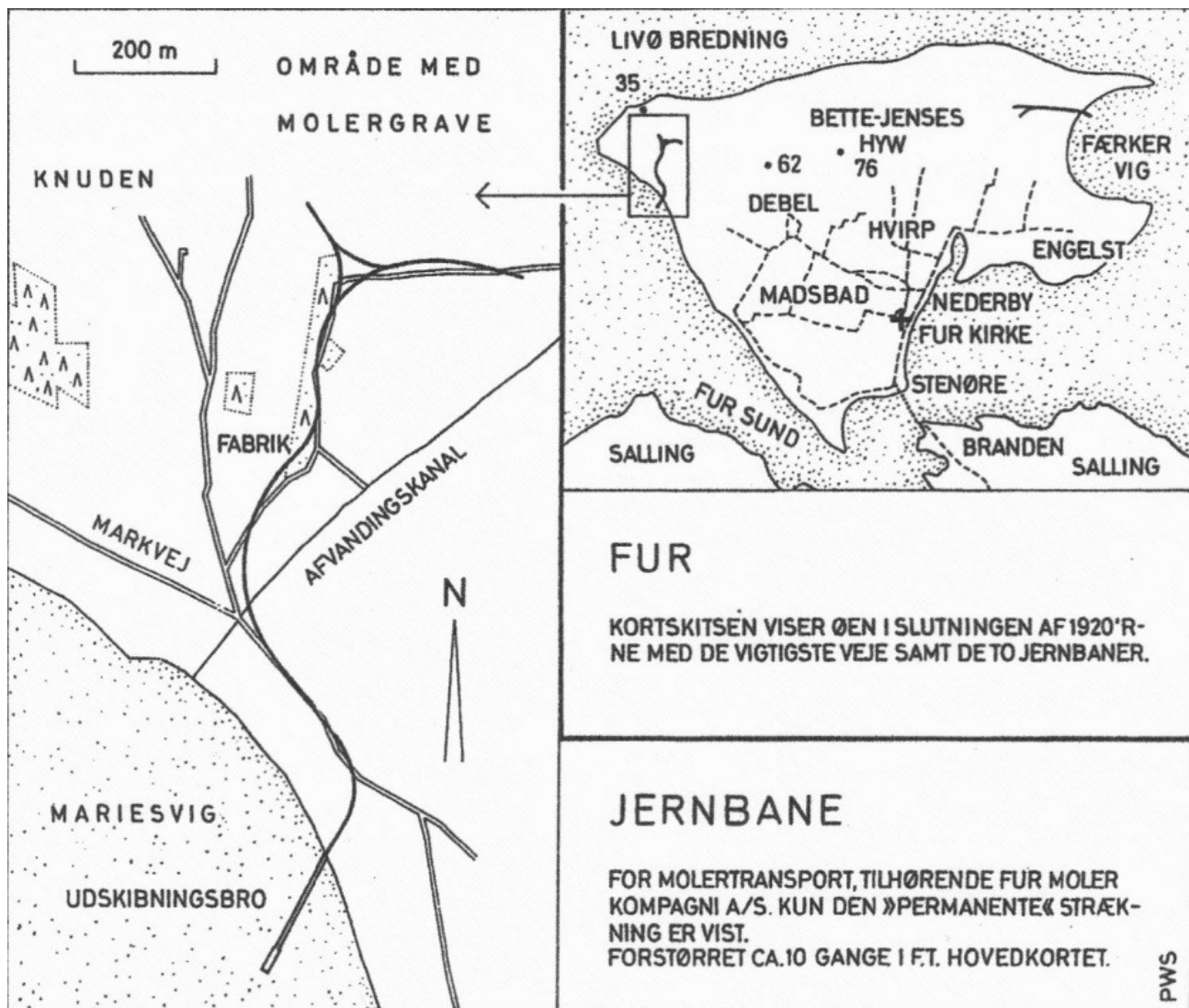
Færke Moler kompagni A/S beliggende på Furs østside ved Færke Vig har haft lignende smalsporsbane. Fra grav til fabrik og udskibningsbro. Denne bane og udskibningsbro blev bygget i 1927/29. Udskibningsbroen var her af træ.

Molerbanerne på Fur blev bygget i 1920'erne. Dengang blev hovedparten af det opgravede moler eksporteret i uforarbejdet stand. Sådan er det ikke mere. I begyndelsen af 1960'erne begyndte molerforarbejdningen for alvor at blive industrialiseret. Efter dette tidspunkt er det meste bearbejdet på Fur og ved Branden. I Dag er det små mængder, som eksporteres i rå tilstand. Til gengæld er der på Fur en stor produktion af allehånde molerprodukter.

For at vise, hvor stor betydning moleret har – og har haft – for Fur, kan fortælles, at siden 1920'erne er der opgravet mere end fem millioner tons moler på Øen!

Kilde

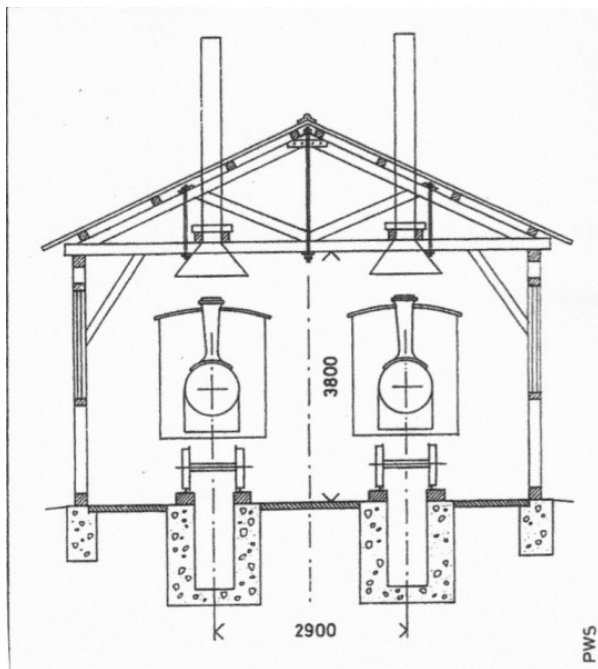
Trykte: Molerindvinding på Fur. Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen, Viborg Amtsråd, Sundsøre kommuner, 1983.
Smalsporede industrimotorlok, 1 del Nordjylland, Peter Andersen 1976.-
Jernbane-bladet, december 1967.



Utrykte: Fur Museum arkiv

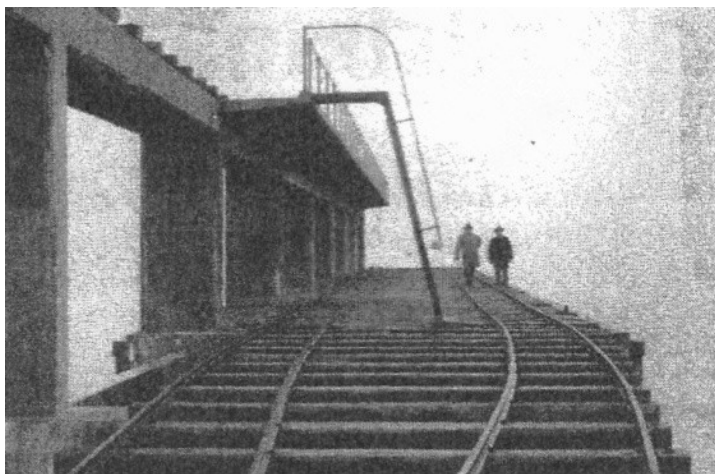
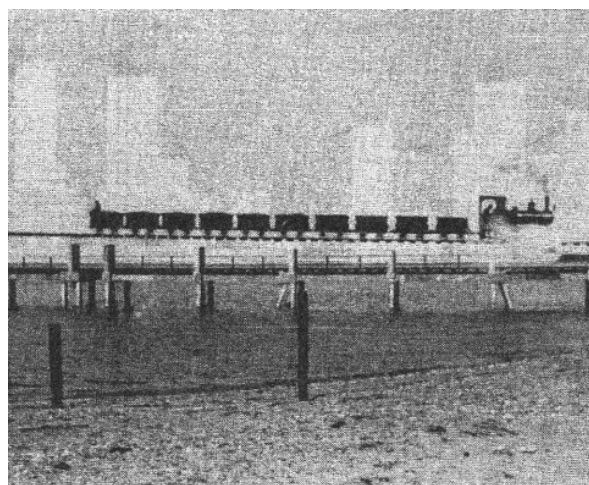
Oplysninger fra: M. Breiner, Fur, Bent Hansen, nr. Bjert, P. W. Skadehauge, Haslev

Det forstørrede kortudsnit med Fur Molerkompagnis jernbane er udført på grundlag af en kopi af matrikelkortet udfærdiget i maj 1925 af landinspektør A. Balslev tilhørende Fur museum. Det er hverken gjort rede for de til rådighed ændrede sporforløb i molergraven eller for sidespor til remisen og aflæsningspladser for fyld (senere også til fabrikken) der er "stambanen" man ser. For tydelighedens skyld er markvejen tegnet alt for brede. Remise og værksted blev placeret vest for banen, nord for den senere anlagt fabrik for molerprodukter. Bemærk, hvorledes linjeføring af markveje og jernbane i høj grad er sammenfaldende - en følge af terrænforholdene



En "rigtig" lokomotivremise midt i Limfjorden! Redigeret kalket af blåtryk dateret 28. juni 1925, tilhørende Fur Museum. Tværsnittet er tegnet ret skematisk, men følgende dimensioner er oplyst: Ase 4 X 4 tommer. Spærfags hoved og skråstænget 4 X 6 tommer, lodrette stænger (træk) af 1 tomme bolte, spærfags fod 6 X 6 tommer. Ydervæggens bindingsværk 6 X 6 tommer og 3 X 6 tommer. Langsveller 6 X 10 tommer.

Brohovedets "underetage" Bemærk sporets justering i højre- og sideretning. Fuldendt arbejde, orden og akkuratse prægede alle Fur Moler Kompagnis anlæg.



I Fur Museums arkiv findes en veldokumenteret billedsamling fra anlæggelsen af smalsporbanen ved Fur Moler

Industribaneanlæg for Transport af Moler

Moler, udtales "mo"-ler", er som kieselgur et sjældent mineral, om end det optræder i noget større mængde. Det findes foruden i Danmark kun få steder i verden. Mens kieselguren var en ferskvandsdannelse, er moler en hav aflejring, men også bestående af kieselrester af mikroskopiske skalbærende dyr. Aflejringerne er væsentlige ældre end kieselguren, men som denne senere flyttet af isen i istiden. bemærkelsesværdig er tynde, sorte lag af vulkansk aske i dele af moleret.

også moler kan blandes i kunstgødning, så denne ikke klumper, men den væsentlige anvendelse er i form af isolerende bygningssten og elementer.

Produktionen foregår på en ofte stor fabrik, der kan minde om et teglværk, men store partier er eksporteret direkte fra gravene. Spor har været anvendt i vid udstrækning, både fra grav over værk til udskibning eller direkte fra grav til udskibning. Karakteristisk ved nogle molerværker var de mobile lagre- store åbne haller, hvor læssede tipvogne henstod, til der om natten og på søn- og helligedage blev brug for dem. mens graven kun blev betjent om dagen, var ovnene i kontinuerlig drift. Sådanne lagre kendes også fra andre virksomheder (kalkværker og cementfabrikker), men ikke overdækkede.

Foruden vort hjemlige F.L. Smidth & Co. har betydelige engelske og tyske interesser gjort sig gældende.

Forekomsterne er udelukkende koncentreret i et strøg fra Salling over Fuur, Mors til Thy.

De anlæg, der endnu havde spor, besøgte af tipvognens medarbejdere i 1966. Lokomotiv antallet var da endnu betragtelig, om end damplokomotiverne for længst var pensionerede.

ikke langt fra Fuursund ligger BRANDEN Molerværk, men dette havde i 1966 ingen bane, og det var ikke muligt at skaffe yderlige oplysninger om værket. Der har næppe været gravet andre steder på Salling end ved Branden.

På Fuur fandtes to værker med spor men øen besad andre virksomheder, der så ud til at arbejde med moler. Det lykkedes dog ikke at fastslå navn eller eventuel tidligere bane ved nogen af dem. Et rygte har oplyst om banen til færgehavnen på Fuur. På østkysten lå DANSK MOLER-INDUSTRI. Her henlå endnu grave med spor. Tidlige værket og skibsbroen havde spor, men banedriften var netop 1966 i alt overvejende grad afløst af lastbildrift. En ejendommelighed kunne dog iagttages: lastbilerne tippede deres last umiddelbart ved sporene inde på værket, og via transportørlæssedes tipvognene. Disse kørtes så enten direkte til tømning i værket eller til nogle

store overdækkede haller, hvorfra de efter behov kunne hentes igen. På denne snedige måde kunne fabrikken køre i døgndrift, mens grav og vognmand kun behøve at udfolde sig inden for normal arbejdstid. En anden grund til denne interne transport via spor var, at kun tipvognstog kunne passere den spinkle rampe, der førte på til den højtliggende råvarelagerhal og til aflæsninghallen, hvorfra moleret kam med transportbånd ti ovnene. Fra lagerhallen kunne der endvidere læsse vogne direkte til udskibning. Til banen førte en ensporet remisse og et værksted, der var tilgængelig via en drejeskive. Sporvidden var 600 mm, og lokantallet 5, alle motorlok, om end nogle hensatte. Kun to lok stod fremme: et hensat, Nagbøl og et Pedershaab i drift. Ældre billeder viser yderlige Pedershaablok, såvel som Pedershaab selv oplyser, at have solgt materiale til værket. Af vogne havde man 300. Banelængden blev opgivet til 3 km, men sporlængden var væsentlige længre, hen ved 5 km. Fabrikken skulle stamme fra 1943, men gravene, banen og skibsbroen var dog betydelig ældre. Det andet i 1966 endnu sporbenyttende værk var FUURMOL, idyllisk beliggende på øens vestspids kaldet Knuden. Banens opbygning var næsten analog med Dansk Molerindustri's bane ved Fækør vig, men de overdækkede lagerhaller manglede. Hele knuden var afspærret, og området henlå som rent naturområde. Navnlig de ca. 1000 meter bane fra værket til havnen løb gennem usædvanlig smuk natur i form af småheder og strandenge. Den samlede banelængde var omkring 2 km, og sporvidden var den sjældne 762 mm. i drift var to motorlok af fabrikat Ruston og Hornsby. De var ens og begge købt i 1955, det år man opgav dampdriften. de var på 7 T og ydede omkring 50 hk, det samme som de to damplok, de afløste. Damplovene var af Orenstein & Koppel- fabrikat og anskaffet i 1926. Det fortælles, at kong Frederik den niende har besøgt værket og kørt med damplovene. Til lokenes vedligeholdelse fandtes den nydeligste lille remisse med to spor samt et tilhørende værksted. Skønt sporbenyttelsen for længst er ophørt, henstod de to motorlok endnu i 1975.

Kommende arrangementer:

VMJK er med i udstillingen i Nord hallerne i Viborg søndag den 28. november.

VMJK deltage med klubbens udstillingsanlæg og derud over med nogle praktiske hjælpere.

Skulle du ikke have meldt dig til dette arrangement kan du nå det ved at skrive dig på listen i klublokalet eller maile/ringe til formanden på psk.privat@webspeed.dk eller tlf. 8661 1219

Julefrokost

Onsdag den 8 december er der julefrokost i klublokalet.

Tilmeldingslister er ophængt i klublokalet og prisen er kr. 125,- pr. kuvert + øl, van og snaps.

Gaver til Amerikansk lotteri kan medbringes.

Udstilling på Viborg Central bibliotek

I ugerne 5, 6, 7 og 8 vil VMJK,s udstillingsanlæg være på Viborg Centralbibliotek. Der vil være mulighed for at møde op og køre på anlægget, dog vil VMJK gerne have anlægget bemandedt i hele uge 7. Liste vil være i klublokalet. Der skal bruges 6 mand til flytning begge veje

Generalforsamling

VMJK holder generalforsamling onsdag den 9. marts klokken 19. i Borgerhuset Stationen på 1. sal i den store sal.

VMJK vil være vært ved kaffe og brød