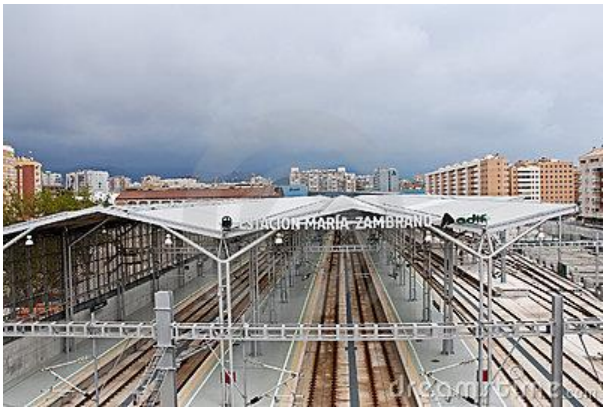
VMJK KLUBBLAD 3.KVARTAL 2016



Formanden har ordet

Så har vi passeret årets længste dag og der er sol og varme, ifølge kalendere i hvert fald. Men det er nok lige som, når vi får nys om en ny vogn eller lokomotiv til vores modelbane. Vi bliver lovet en leveringsdato, men der er som næsten altid forsinkelse på. Sommervejret er der vist også leverings forsinkelser på.
VMJK har flere ting i gang og der arbejdes stadig i klubben hver onsdag. Det selv om mange er i sommerhus eller på ferie.
I klubben er der blevet ryddet op og mange forskellige ting, værktøj m.m. er fundet og samlet.

Der er kommet gang i bygningen til Plantorama, det vil sige at skinne underlaget er færdig. Landskab, her er flamingo kommet til klubben, I klubben bygges grundlandskabet som så flyttes til Plantorama i september, hvor landskabet bygges færdig. Dette skal være færdigt i uge 41. Tanken er at der arbejdes i Plantorama i dagtimer, således der ikke bruges klubaftner på dette arbejde.

Modulerne står i kælderen og disse er næsten færdige. Det vil betyde at det er en af de opgaver der vil blive arbejdet med i efteråret. Et af de spørgsmål der er, er omkring styring af disse moduler sammen med udstillingsanlægget. Dette spørgsmål er åbent. Det spørgsmål der også ligge i diskussion er om der skal findes en anden styring til det store anlæg. Jeg tænker på om der skal være mulighed for at kunne bruge sin mobil telefon til at styre sit tog med.

Kreativ fritidsmesse den 2. til 4. september. Her deltager VMJK med sit udstillingsanlæg og der er brug for at der støttes op omkring dette. Her er det med flytning og bemanding. Tovholder for denne udstilling er Erling og Finn. Jeg selv er i Spanien på dette tidspunkt. Er blevet visiteret til et ophold på Montebello gennem Nordsjællands hospital.

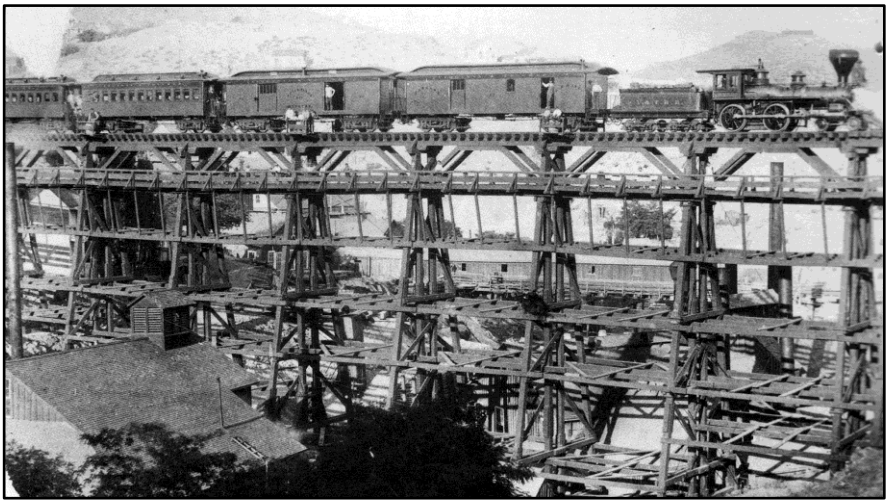
Der arbejdes på styring af sporskifter og en ny pult til Viborg banegård. Den nye pult er i første omgang til Viborg Vest.

Som tidligere skrevet er køreplanerne forenklet. Dette for at flere gerne bør deltage i kørsel på AC området. Kørsel på AC området giver dog mulighed for meget andet end kørsel blandt andet rangering.

The Virginia Express

I årene 1869-1950 eksisterede der i staten Nevada i USA en jernbane, der hed Virginia & Truckee Railroad (V&T RR). Banen blev bygget med det formål, at den skulle transportere udvundet sølvmalm fra sølvminerne omkring byen Virginia City ned til de store vanddrevne smelteværker ved Carson floden, hvor sølvet blev udskilt fra malmen. På tilbagevejen transporterede man tømmer og maskindele til minerne og forsyninger til minebyerne samt passagerer.

I 1872 blev banen forlænget til byen Reno ved Truckee floden. Her fik man tilslutning til Central Pacific Railroad og den transkontinentale jernbane tværs over Amerika. I 1870'erne var Virginia City den hurtigst voksende by i USA. I 1870 boede der omkr. 7.000 mennesker i og omkring byen. I 1878 var indbyggertallet vokset til ca. 25.000. Kun San Francisco var større i det vestlige Amerika. I dag bor der under 1.000 mennesker i Virginia.



The Virginia Express fotograferet på Crown Point broen i byen Gold Hill neden for Virginia City i Nevada sidst i 1880'erne. Lokomotivet er V&T nr. 11, ***Reno****, derefter følger vognene 13, 14, 3 og 17.*

I en årrække samarbejdede Central Pacific og V&T om en eksprestogsforbindelse mellem San Francisco og Virginia. En togrejse på godt 17 timer. Oprindeligt var forbindelsen kendt som *The Lightning Express.* Senere blev den til *The Virginia Express*, når turen gik mod øst til Virginia og *The San Francisco Express* når turen gik mod vest. En del år blev Central Pacifics *Silver Palace* sovevogne benyttet som gennemgående vogn. Som regel blev sovevognen dog koblet fra i byen Carson og ikke trukket med det sidste stejle stykke op til Virginia.

I VMJKs klublokale står et fint lille diorama, der gengiver en lille by et sted i det amerikanske vesten. Dioramaet et lavet af afdøde medlem af VMJK Preben Tønnesen, der var en både fantasifuld og dygtig

modelbygger. På billedet er min model af V&Ts *Virginia Express* fotograferet, mens toget ruller ind på stationen i spor 1. Farverne på lokomotivet og vognene viser, at vi befinder os i starten af 1900-tallet. Lokomotivet er V&T nr. 12, *Genoa,* som V&T fik leveret fra Baldwin lokomotivfabrikken i Philadelphia i 1873. Genoa findes i dag på Californiens jernbanemuseum i Sacramento. Efter lokomotivet følger vognene 13, 14 og 3. Vogn 13 var ekspressens "Mail & Baggage" vogn, mens vogn 14 kørte med banepakker for "Wells, Fargo & Co. Express." V&T fik leveret vogn 13 og 14 fra Oxford vognfabrikken i Philadelphia i 1874. V&T anskaffede personvogn nr. 3 og søsteren vogn 4 fra Kimball vognfabrikken i San Francisco i 1872, men ombyggede vognene kraftigt på deres eget værksted allerede i 1874.

Vogn 13 står i dag i Virginia, hvor den fungerer som billetkontor for den nybyggede veteranbane mellem Virginia og Carson. Banen følger i store træk den samme rute som den gamle bane, der fik skinnerne fjernet i 1950. Vogn 14 eksisterer ikke mere. Personvognene 3 og 4 tilhører jernbanemuseet i Carson. Vogn 4 er restaureret, men benyttes ikke i drift.

Modellerne af lokomotiv og vogne er fremstillet af italienske Rivarossi i 1970'erne. Den gule vogn 14 på billedet oven for er sammenbygget af to standard Rivarossi vogne.

Virginia & Truckee jernbanen var en lille bane. Strækningen Virginia, Carson, Reno var på kun 85 km. Når banen ikke som så mange andre baner i dag er mere eller mindre glemt, skyldes det nok, at meget af V&Ts

rullende materiel fortsat eksisterer. Årsagen hertil er især, at banen i starten var særdeles velhavende. Den boomende mineindustri betød, at man i 1870'erne havde op til 50 togafgange i døgnet på den lille bane. Det er beregnet, at V&T i disse år var den bedst indtjenende jernbane i USA, målt i forhold til banestrækningens længde. Den gode økonomi betød, at da minerne begyndte at tørre ud, og behovet for materiel blev mindre, solgte man ikke materiellet til andre jernbaner eller til skrot. I stedet for henstillede man materiellet i det store remiseanlæg i Carson. Her stod det og samlede støv i 30-40 år.

I 1930'erne fik filmstudierne i Hollywood øje på den skat af antikt jernbanemateriel, der stod opmagasineret i remisen i Carson. V&T, der nu var økonomisk hårdt trængt, begyndte derfor at sælge ud af lokomotiver og vogne til filmstudierne. Frem til 1980 medvirkede lokomotiver og vogne fra V&T i over 100 film og TV produktioner. Vi har sikkert alle set film, hvor vi kigget på lokomotiver og vogne, der stammede fra det lille V&T, men som på filmen var forklædt som alt muligt andet.

I 1970'erne begyndte det at blive for dyrt for filmstudierne at holde det gamle materiel i operativ stand. Samtidig var der i Amerika en stigende interesse for at bevare de rester af landets jernbanehistorie, der stadig fandtes. Museer og veteranbaner begyndte derfor at opkøbe og restaurere de lokomotiver og vogne, man kunne finde, herunder hos filmstudierne.

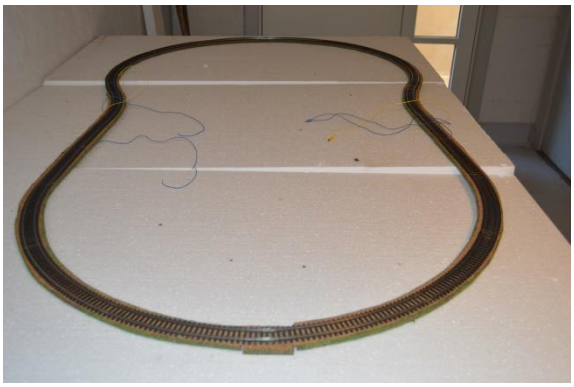
Staten Nevada oprettede et jernbanemuseum i Carson, der i dag råder over den største eksisterende samling af lokomotiver og vogne fra Virginia & Truckee jernbanen. Om sommeren kan man i juli måned i Carson opleve verdens måske ældste fungerende damplokomotiv i drift. Det er V&T nr. 22, *Inyo,* bygget af Baldwin Locomotive Works i Philadelphia i 1875. Se det 141 år gamle lokomotiv i drift på youtube: https://www.youtube.com/watch?v=zCWLLYXTyB4

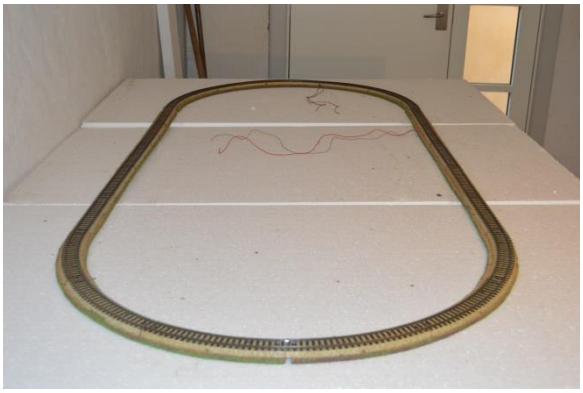
Hans Chr. Theut

Juli 2016

Der skal nu til at arbejdes på udstillingen til Plantorama, som skal være færdig til uge 41.

De 2 baner er færdige og ser således ud. M-skinnerne er i 3 stykker og K-skinner er i 4 stykker. På K skinner kan køres AC og DC. Begge er opdelt i blokafsnit, 2 blokke.





Der skal bygges 4 moduler på størrelse med et plantebord. Der står et plantebord i klubben.
Underlaget bygges op i flamingo, når underlaget er som vi ønsker, markeres det således det kan tages fra hinanden og senere samles i Plantorama, hvor færdiggørelse sker.
2 planteborde med tog og 2 planteborde med vand. De bygges således at de kan stå hver for sig, eller samlet.
Tanken er at der bruges timer i klublokalet og ikke klubaftner i Plantorama. Dog færdigøres de i Plantorame.
Der er billeder i A4 størrelse i klubben som kan bruges som ide.
Oplægget er ud fra disse billeder:

Der er mulighed for at lave landskaber frit. Der skal tages hensyn til at der skal være mange huse på det der bygges. Det kommer heller ikke til at ligne et modeljernbane anlæg. Alt det der skal bruges tages fra Plantoramas hylder eller købes i flg. aftale med Brian i Plantorama.
Jeg kan også forestille mig at der kunne bygges på disse på andre tidspunkter end på klubaftner. Så hvis der er nogle der sammen med mig vil bruge nogle timer, vil det være fint.