

# VMJK klubblad 3. kvartal 2022



UDFLUGTSMÅL - EN TUR MEDDÅMPTOG



Formanden har ordet

2 kvartal 2022 – her har der været meget fin aktivitet i klubben. Dette både på klubbens klubaften om onsdagen og også på dagholdene

Klubben havde nogle plader fra vores tid i Plantorama. Disse er nu brugt til genopbygning af fantasiområdet. Helex er nu færdig og hylden fra helexen og rundt langs væggen til hylden på den anden side er nu færdig. Der arbejdes med skinnelægning, bygning af broer og lægning af ballast. Det tilhørende landskab på denne hylder kommer også stille og roligt med. Det er noget fint arbejde og dette tager tid. For nogle syntes det at der ingenting sker, men i detaljer, kan der godt ses der sker noget fra gang til gang. Ligesom det er spændende at følge uge efter uge, og her få en snak om hvad der lige nu laves.

Der er blevet lavet nye plan for strømføring og denne afprøves jævnlig. Her bruges den testboks som klubben har. Dels til at finde om der skulle være kortslutning et sted og til test kørsel på de skinner der er lagt. Fin at have denne testboks.

Klubben har været en tur på seniorfestival på Sønæs den 21. juni. Der kom mange forbi og vi fik mange gode snakke med de der kom forbi. Det afsted kom også, at der efterfølgende kom en forbi for at se klubben og måske var der noget der tiltalte ham.

VMJK havde udstillingsanlægget med på Sønæs og dette kørte fint i næsten 5 timer, men så pludselig ville det ikke mere. Der var opstået en kortslutning. Hvorfor denne kortslutning var opstået kunne vi ikke begribe, da anlægget stod på fast grund. Dog måtte holdet erkende, at vi til sidst måtte snakke og ikke køre på anlægget. Nu da anlægget er tilbage i klubben igen, er den stor undersøgelse i gang.

Modulerne – her arbejdes der med mange fine detaljer.

Så er der planer om at klubben ønsker at deltage i Kreativ fritidsmesse i Tinghallen fra den 2. til den 4 september. Den 1. og 2. oktober er den modeltogsmesse i Kjellerup og den 29. og 30. oktober er der Årsmesse. Disse 2 messer ønsker vi også at deltage i.

Her er der en liste i klubben hvor man skriver sig på. Når du er tilmeldt er der også gratis adgang.

Nu er det sommertid og udendørs aktiviteter trækker så som rejse til sommerlandet, dette både i Danmark og udlandet.

Derfor må alle have en god sommer og må I nyde de oplevelser I måtte få i sommerlandet med tog, dette kunne være veterantog, specielle banestrækninger og skulle der blive tid til noget indendørs så kunne dette jo være modeltog.

Klubben har åben hver onsdag så skulle du få gæster, er du meget velkommen til at vise disse klubben.

Vi vil byde Svenning Klausen velkommen i VMJK som nyt medlem.

God sommer til alle.

Per S. Kristensen

Langå-Struer-banen var den anden jernbanestrækning i Nørrejylland efter Aarhus-Langå-Randers Jernbane, der blev åbnet i 1862. Jernbaneloven af 10. marts 1861 indeholdt en bane fra Langå over Viborg og Skive til et punkt ved Venø Bugt og videre til Holstebro. Banen blev bygget af det engelske entreprenørkonsortium Peto, Brassey and Betts for den danske stat.

Strækningen Langå-Viborg blev indviet 20. juli 1863 under festlige former med deltagelse af indenrigsministeren og blev åbnet for trafik dagen efter med to daglige tog i hver retning. Det videre arbejde blev påvirket af krigen i 1864. Den ufærdige strækning Viborg-Skive blev brugt flittigt under de danske styrkers tilbagetog mod Mors, men den blev først indviet officielt 17. oktober 1865. Strækningen Skive-Struer blev åbnet 17. november 1865.



I 1896 blev linjeføringen omkring Viborg omlagt, så den oprindelige station i Viborg, der var en rebroussementsstation, blev flyttet og ændret til en gennemkørselsstation.

Fra Viborg var der yderligere 3 forbindelser ud over mod Struer

De forskellige togstop på denne rute var:

Langå station (Lg) i km 0,0 – forbindelse med Den østjyske længdebane.

Åbro trinbræt (Abt), nedlagt.

Ulstrup station (Up) i km 7,2. Fjernstyret krydsningsstation.

Bjerringbro station (Bj) i km 16,0.

Tange billetsalgssted (Tan), nedlagt i 1979.

Rødkærsbro station (Bj) i km 26,9 – tidligere forbindelse med Silkeborg-Kjellerup - Rødkærsbro Jernbane (SKRJ).

Rindsholm station (Rn) i km 34,3. Nedlagt i 1979, stadig krydsningsstation.

Viborg station (Vg) i km 40,2 – tidligere forbindelse med Himmerlandsbanerne, Herning-Viborg banen og Mariager-Faarup-Viborg Jernbane.

Ravnstrup station (Ra) i km 47,6. Signalteknisk station.

Sparkær station (Sp), nedlagt i 1979.

Stoholm station (Sm) i km 57,0.

Søby trinbræt (Syt), nedlagt.

Højslev station (Hø) i km 64,9.

Skive station (Sk) i km 70,5 – tidligere forbindelse med Sallingbanen og Skive-Vestsalling Jernbane.

Estvad (Est) i km 74,0. Gammelt firmaspor.

Rønbjerg (Røb) i km 78,0. Nedlagt i 1979, stadig signalteknisk station.

Hvidemose trinbræt (HvMo), nedlagt i 1971.

Vinderup station (Vp) i km 89,2. Nedgraderet til trinbræt i 1973, fortsat krydsningsstation.

Handbjerg trinbræt (Han), nedlagt 26. maj 1979.

Struer station (Str) i km 102,4 – forbindelse med Struer-Holstebro Jernbane og Thybanen.



Viborg banegård har gennem tider været igennem en udvikling fra at være meget aktiv for DSB over at være tilholdssted for forskellige aktiviteter, så som spisested, mødested på 1 sal og andet. Nu står bygningen tom. Dog må vi håbe der vil nogle interesserede, der vil bibeholde bygningen og skabe aktiviteter i bygningen igen.



Signalhuset øst.  
Fra den tid hvor der var aktivitet i dette signalhus til det kom til at stå efterladt til glæde for graffiti malere.

Signalhuset blev nedtaget og skulle senere genopføres. Men opbevaring var

ikke gjort sikker, så det gemte signalhus var gået til og er nu væk for altid.



Viborg banegård med TAXA der venter på at tog eller bus ankommer til området og dermed forhåbentlig person der skal køres et sted hen.





Sparkær station fra 1983.

Nu får Sparkær endelig et togstop igen. Et arbejder der har været i mange år og nu er kommer tog stoppet.

Et stort arbejde ved forhandlingsbordet og stor opbakning af frivillige, da det nye område skulle ryddes.

Her var mødt 30 op med alt mulige hjælpemidler.

Der var en masse træ der skulle fjernes.

Så en landsby der kæmper for sin sag og hjælper hinanden.

Remisen i Viborg blev tegnet i 1889 af statsbanernes arkitekt Niels Peder Christian Holsøe (1826-1895) og anlægget var færdigopført i 1896. Det er placeret umiddelbart nordvest for Viborg Station og svømmehal. Remisebygningen har været fredet siden 1992. Det Særlige Bygningssyn indstillede den 26. august 2010 til en fredning af drejeskiven, de tilhørende sidespor og nære omgivelser, deriblandt sidebygningerne i øst. Banedanmark betegner remisen som den bedst bevarede i Danmark.[1][2] I slutningen af marts 2011 blev bygningstilsynets indstilling fulgt.

Værkstedbygningen er en rundremise, bygget i røde teglsten og havde oprindeligt skifertag. I dag er taget beklædt med tagpap. Indvendig er der 15 spor til togmateriel, og hvert spor har adgang til den udvendige drejeskive via rundbuede dobbeltporte. Drejeskiven har adgang til stationens sporanlæg, men forbindelsessporet er ikke en del af Kulturarvsstyrelsens fredning fra 2011 efter indsigelser fra Banedanmark i et høringssvar.

Remissen er under total renovering, så vi kan glæde os til resultatet. Remissen har i mange år været brugt af Mariager – Handest veteran bane til renovering af deres materiale.

## Skive - Vestsalling Jernbane (Vestsallingbanen)

I 1899 fremkom der ønsker om anlæg af en jernbane gennem Vestsalling. Denne mødte en vis modstand i Viborg Amtsråd. I 1904 fremkom der så en plan omfattende en bane med elektrisk drift gennem disse egne. Tre år senere indsendtes der derfor andragende om en elektrisk drevet gaffelbane, der skulle udgå fra Skive og have endestation i Hem og Rødding. Jernbaneloven af 1908 indeholdt ikke mindre end 9 elektriske jernbaner - hvoraf en var "en elektrisk jernbane fra Skive gennem Vestsalling" uden statstilskud. Da det af flere årsager kneb med at få gennemført dette projekt, fremsattes der i 1914 andragende om "en almindelig jernbane".

Første verdenskrig satte en kæp i hjulet for baneplanerne og Skive-Vestsalling Jernbane (SVJ) kom først med i lov af 20. marts 1918 og eneretsbevillingen blev udstedt den 30. oktober 1918. Banen indviedes den 10. december 1924 og driften begyndte den følgende dag. Maksimalhastigheden var ved banens åbning 45 km/t men blev siden hævet til 60 km/t dog 70 km/t for skinnebusserne.

Af driftsmateriel indkøbtes til banens start tre 1B-koblede tenderlokomotiver fra Henschel samt en let motorvogn fra Triangel. Vognmateriellet bestod af 7 person-, post og rejsegodsvogne samt 22 åbne og lukkede godsvogne allesammen fra Vognfabrikken Scandia i Randers.



Det blev aftalt med DSB, at SVJ benyttede statsbanesporet fra Skive H til Skive Nord (på Glyngørebanen) ligesom DSB stod for al betjening på de to stationer. Skive-Vestsalling Jernbane havde oprindelig hovedkontor og værksted på banens endestation i Rødding (Spøttrup station) men disse blev i 1927 flyttet til Viborg, idet SVJ og Mariager-Fårup-Viborg Jernbane her fik fælles direktør og hovedkontor.

I Skive Nord grenede SVJ af mod vest og herefter fulgte Tolstrup trinbræt, Hem station, Grove trinbræt, Brøndum station, Volling trinbræt, Balling station, Svejgård trinbræt, Ramsing station, Vejbyvad station, Viadukten trinbræt, Brodal station, Betryk trinbræt, Nørhede trinbræt og Borgen trinbræt frem til endestationen i Rødding. Stationen kunne ikke hedde Rødding idet en station i Sønderjylland allerede havde dette navn, så man valgte navnet Spøttrup efter det nærliggende slot.

I mange år kørtes dagligt 4 person tog dagligt i hver retning med Triangelvognen og en lille bivogn (B 1). I 1928 indkøbtes et diesellokomotiv fra Scandia (M 5) og i 1934 en dieselmotorvogn (M 6) ligeledes fra Scandia, hvorved køretiderne kunne afkortes. Efter anden verdenskrig fik Vestsallingbanen i 1947-48 leveret to skinnebusser fra Scandia og man kunne nu køre 7 daglige togpar.

Skive-Vestsalling Jernbane var en typisk oplandsbane, der ikke havde særlige transporter af betydning, og til trods for at banen var veldrevet og velholdt, indstilledes driften med udgangen af marts måned 1966.

Så her i 2022 arbejdes der med at elektrificere vores jernbane. Måske en moderne tankegang, men denne tankegang var også med i forhandlingerne da Vestsalling banen blev drøftet og anlagt.