

# Klubblad 3. kvartal 2023



Alle ønskes en god sommer.

Måske med nogle gode oplevelser med tog eller modeltog

Der er jo flere steder der findes forskellige mindre/større anlæg der er et besøg vær.  
Måske er tur med damptog, som kører i Danmark men også mange steder i udlandet.

## Formanden har ordet

Nu kommer sommerferie og hvor mange af os måske tager på ferie, får børnebørn på besøg/ferie. For dem, der skal have en fri aften, er det godt vi har vores model jernbane klub. Det med friaften, kan jo også være en nogle timer fri om dagen.

I 2. kvartal, hvor klubben blev 20 år og hvor vi var en tur på seniorfestival på Sønæs Vores fødselsdag blev markeret med besøg af TV Midt Vest og hvor der var et indslag, direkte i TV Midt Vest i deres udsendelse i tiden 19.30 til 20.00 onsdag den 10. maj.

Se billederne: 20 år med modeltog i Viborg | TV MIDTVEST

<https://www.tvmidtvest.dk/viborg/se-billederne-20-aar-med-modeltog-i-viborg>

Viborg stift folkeblad var også på besøg denne aften. Her blev flere af vores medlemmer interviewet af en journalist Anne Sofie Sønderskov fra Viborg folkeblad. Indlæg på separat side. Vedhæftet separat.

Der har været stor aktivitet i klubben som altid.

Der er arbejdet videre med ombygning/renovering af fantasiområdet. Det ser ud til at der snart er mulighed for at kunne køre på dette område. Skinnerne skal dog lige renses og prøve køres. Dette er både Märklin og 2 skinnerne. Der bliver dog prøvekørt jævnlige på disse spor, men det bliver spændene at kunne prøve med en togstamme på disse spor.

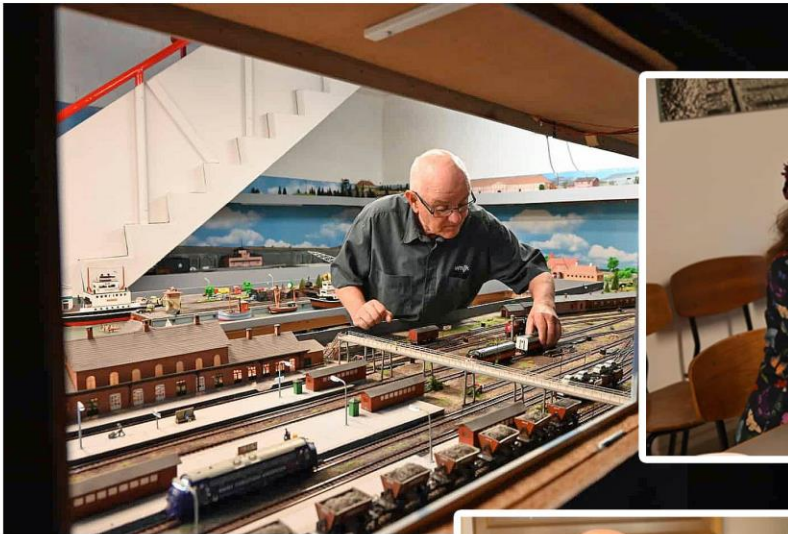
Der arbejdes også med en togstamme i størrelse N. Denne togstamme skal køre på et lille område med noget skov og lige så stille køre frem og tilbage. Klubben har modellen som skal styre dette tog, men ikke helt færdig med oplægget på nuværende tidspunkt.

Udstillingsanlægget som har været på Sønæs. Denne gang kørte togene upåklagelig med hensyn til strøm. Kørestrømme og tilslutning af kørestrøm var også blevet opdateret. Der var varmt i det telt vi var i og dette gjorde at både strømforsyning og lokomotiverne blev varme og derfor fik pause en halv times tid. Nu er oplægget, at de øvrige ledninger skal monteres på en pænere og mere overskuelig måde under anlægget. Der kommer også en nu pult til skiftespor og en pult til andre ting har der kan slukkes/tændes for strøm.



Der har været kæmpet i mange år med at få bilerne til at køre "ordentlig". Dette vil der også blive set på. Og ikke mindst at få helikopteren til kunne lette fra taget af sygehuset.

Modulerne: Her arbejdes der med landskab og andre detaljer. Det bliver spændene, når der køres på disse moduler og rangeres omkring drejeskiven og ligeledes at kunne bruge drejeskiver og køre ind i remissen. Der er mange detaljer på disse moduler. Lavet naturtro, dels ud fra billeder fra den virkelige verden og fra forskellige hjemmesider.



## Jernbanen: H. C. Andersen, som MY-lokomotiv 2005



H.C. Andersen, som MY-lokomotiv, der kørte på jernbanen i Odense 2. april 2005 i anledning af eventyrdigterens Hans Christian Andersen 200 års fødselsdag

H.C. Andersen kørte ofte med tog på sine rejser og derfor markeres hans 200 års fødselsdag i Odense også med en afsløring af et "H.C. Andersen tog". Ikke et tog fra hans tid, men et forholdsvis nyt lokomotiv nemlig Danmarks første MY-lokomotiv med nr. 1101. Dette diesellokomotiv vejer 110 tons og er bygget i 1954.

Lokomotivet har ikke sin oprindelige røde farve, men er i anledningen af HCA fødselsdagen designet og udsmykket med en blå foliedragt der bærer digterens navn samt årstallet og fødselsdagen samt sammen til 2005 med stafferinger på siderne og i enderne. Et billede af H.C. Andersen og hans kendte ordsprog "At reise er at leve" på 4 sprog - dansk, tysk, engelsk og kinesisk. Desuden prydes lokomotivets ender af Viborg Kommune og Fyns Amts symboler. Støtter i projektet er desuden den fynske modelfabrik Heljan, Jernbanemuseet i Odense, Skiltecentret, Sats og Tegn,



Forhistorien – Vestsalling banen.

I begyndelsen af det tyvende århundrede var trafikforholdene i Vestsalling ganske primitive. Ligesom i resten af landet var det kollektive trafiktilbud en dagvogn. I en artikel i Skive-egnens Jul genfortæller Ib Svenningsen sin fars historie om ture med dagvognen, hvor det især var problematisk at forcere bække og åløb, hvor der blev lagt træstammer ud for at passere – en passage, som krævede at passagererne måtte forlade vognen. Dagvognene transporterede også gods og Ib Svenningsens far har således berettet om en tur, hvor der var jern med til smeden i Lem, hvilket gav en "øredøvende klappen på vognens zinktag". En anden gang havde den smågrise med, hvis urin løb ned af vognens ruder. Det var således hverken komfort eller hastighed, der prægede datidens transportform. Allerede i 1870'erne og 1880'erne var der planer om at lade en del af egnen betjene af en jernbane. Tankerne udsprang af, at mange så skævt til at jernbanen fra Skive til Stuer gennemløb tyndt befolkede områder, mens det langt mere befolkede Vestsalling ikke havde nogen jernbane. Det blev derfor foreslået at flytte Skive H til Skive N og omlægge banen, så den gik via Hem, Grove, Balling og Husum til Hvidemose. I Hvidemose var der gode tørv og dermed et naturligt behov for jernbanetransport.

I 1900 blev der nedsat et udvalg, der skulle arbejde på en bane i Vestsalling. Men da Viborg Amtsråd ikke ville være med til at finansiere banen, blev det ikke til noget. I 1907 blev der udarbejdet et forslag og søgt koncession om en elektrisk gaffelbane, som endda blev optaget på 1908-loven som nummer 33 men som en af de få, der ikke ville få noget statstilskud. Det betød, at banen ikke blev anlagt. I 1911 gik man bort fra den elektrificerede bane og søgte om en almindelig og ikke forgrenet jernbane. I 1913 blev der udarbejdet endnu et forslag, som stort set svarede til den bane, som blev anlagt. Her var det tanken, at der skulle benyttes svenskbyggede dieselelektriske lokomotiver. På grund af Første Verdenskrig trak realiseringen af planen ud. Banen kom på 1918 loven som no. 38: " En Jernbane fra Skive gennem Vestsalling til Rødding" og denne gang ville staten bidrage med halvdelen. Alle baner kunne dog ikke anlægges på én gang: " Andragender herom tages fortrinsvis i Betragtning efter den Tidsfølge, i hvilken de foreligger med de efter Ministerens Skøn fornødne Oplysninger. Dog bliver det at iagttage, at der i et enkelt finansaar ikke meddeles Eneret til Anlæg af flere end 4 Baner, hvoraf saa vidt muligt 3 Baner i Jylland og 1 paa Øerne". Banen kom imidlertid i første række, da der blev givet koncession til banen den 30. oktober 1918. Da det kneb med at skaffe pengene fik bevillingshaverne den 12. august 1921 forlænget den fire-årige anlægsperiode. Anlægget af Skive-Vestsalling Jernbane (SVJ) kunne derfor først begynde i foråret 1922. Den bane, der kostede en mio. kr. at anlægge i 1914, var på grund af kraftigt stigende priser steget til fire mio. kr.

#### Materiel

Til banens åbning anskaffede man

3 tenderlokomotiver fra Henschel. De have 1190 mm. drivhjul og var forsynet med overheder

1 benzinmotorvogn (M1) Triangel type IV med 24 sæder + 4 klapsæder

3 personvogne, III klasse

1 person-, post og rejsegodsvogn med rullelejer

1 person- og rejsegodsvogn med rullelejer

8 lukkede godsvogne med håndbremse

2 lukkede godsvogne med skruebremse

11 åbne godsvogne med håndbremse

1 åben godsvogn med skrue bremse

1 snenæse til montering på lokomotiv

Skinnerne, der vejede 24,29 kg/m, blev leveret af J. Cockerill i Belgien, mens Fåborg

Jernstøberi leverede to 14 meter lange drejeskiver.

I dag arbejdes der med elektrificering af danske jernbaner. I starten af 1900 arbejdes der også med elektrificering.

Så det er forså vidt ikke nyt, at togene skal køre på strøm – sjov nok at der for over 100 år siden der også arbejdes med strøm til tog.

Ikke mange ved, at Korsør kan bryste sig af at have været hjemsted for de første DSB el-tog i fast drift, ganske vist ikke på en hovedstrækning, men alligevel. Det var 3 små lokomotiver, leveret af TITAN i 1905 med 2 banemotorer. Hver motor var på 12 HK og kørestrømmen 220 volt jævnspænding. Lokomotiverne havde en fjedrende kontaktstang med løberulle op til den spændingsførende ledning - ligesom sikkert nogle husker det fra Københavns Sporveje. Hastigheden var 10 km i timen.

Foto: Korsør Lokalhistoriske Arkiv



De små el-lokomotiver kørte på en højbane mellem Amerikakajen på Korsør Havn og kulgården ved remisen. Banen blev nedlagt først i 1950'erne da de dieselelektriske lokomotiver holdt deres ind"tog" , som afløser for de gode gamle prægtige damplokomotiver. Korsør kulbane var noget helt for sig selv. Den var bygget på bærende søjler af træ og stål, og var et solidt stykke ingeniør arbejde målt med datidens øjne. Banen hævede sig 6 meter op i landskabet og var i alt 800 meter lang.

Banen fungerede særdeles praktisk: To store skinnebårne kraner var placeret mellem kajkanten og højbanen. De små el-drevne lokomotiver kom trækkende med rækkerne af tomme tipvogne på de smalle spor ( 675 mm) på højbanen. Kranerne løftede tipvognenes overdel af kørestellet, svungede dem udover kajen og ned i skibslasten, hvor havnearbejderne fyldte dem med kul. Derefter løftede kranerne igen de nu fyldte tipvognsoverdele til vejrs og anbragte dem omhyggeligt på kørestellet. Når hele rækken var fyldt kørte toget til remisen, højt hævet over gade- og jernbanetrafik. Når de var tømt returnerede de til Amerikakajen.

