

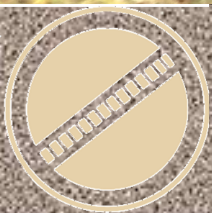
# Nyhedsbrev

Februar 2024

Læs bl.a. om lokalbanernes historie



**MJBK**  
drejeSKIVEN





# HUSK GENERALFORSAMLING

Onsdag den 20. marts 2024 kl. 19.00  
I klubbens lokale, Slotsgade 5, Skive



Dagsorden ifølge klubvedtægten. Se hjemmesiden.

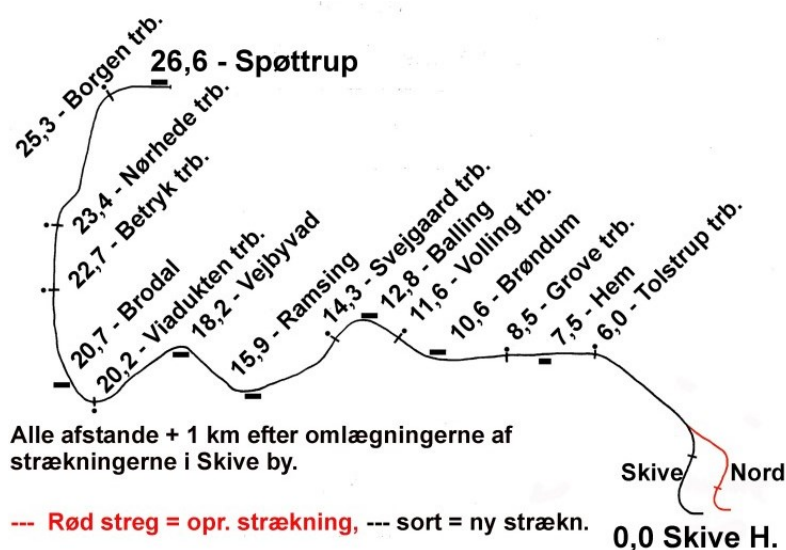
## HUSK:

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal skriftligt være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingens afholdelse.

## Poul-Erik E. Andersen har skrevet denne historiske artikel med udgangspunkt i Erik Bech Hansens foredrag

Den 22. maj 2023 var der besøg ved DrejeSKIVEn af pensionister fra Lem og Vejby. 008 Erik Bech Hansen foretog på vanlig og fin vis en indføring i DrejeSKIVEns forbillede; nemlig den lokale historie om jernbanen i Skive og Salling. Erik har en kæmpe viden omkring denne interessante jernbanehistorie og mestrer på forbilledlig vis at fortælle dette på en levende måde og krydret med små anekdoter. Dette skrift er et forsøg på at fastholde Eriks indlæg på skrift.

Inden jeg påbegynder mit indlæg, vil jeg lige prøve at svare på et spørgsmål fra rundvisningen: Der var én, der indledningsvis spurgte om gods på Skive Banegård. Jeg kan godt svare dig, at der ikke kører og har ikke kørt gods fra Skive i mange år. Der køres ikke gods ret mange steder mere. Jeg tror, at det kun er fra Herning, Århus og Ålborg Havn. Det er jo en anden tid, vi lever i. Dette skal jeg prøve at anskueliggøre ved to gamle udklip fra Skive Folkeblad. Det står skrevet i den første artikel fra maj 1894: "Både fra Thybanen og Sallingbanen lyder der klager over, at der var alt for få personvogne i pinsedagene, så de rejsende med tredjeklassebillet, måtte lade sig transportere i kreaturvogne, hvor der var indsat løse bænke." I kan godt høre, at det var en anden tid. Fra den anden artikel fra 1923 står der; "at der i vores sydlige naboland er indført den besparelse på togtrafikkens område, at jernbanepersonalet ikke skal råbe ud i venteværelset ved togenes afgang. De rejsende må selv sørge for at komme med toget. På baggrund af dette, er det glædeligt at konstatere, at vi i Danmark har fastholdt den gode og geniale skik, at rengøringskonen råber ud i ventesalen. Det gør hun med lige så stor troskab og pligtskyld, som hun anvender gulvskrubbe og gulvklud, så publikum ikke risikere, at toget kører fra dem." Så det var tiden, hvor man gik fra ingen service til en hel del service, til nu i dag, hvor man nok kan stave til service, men sjældent finde begrebet praktisk anvendt.

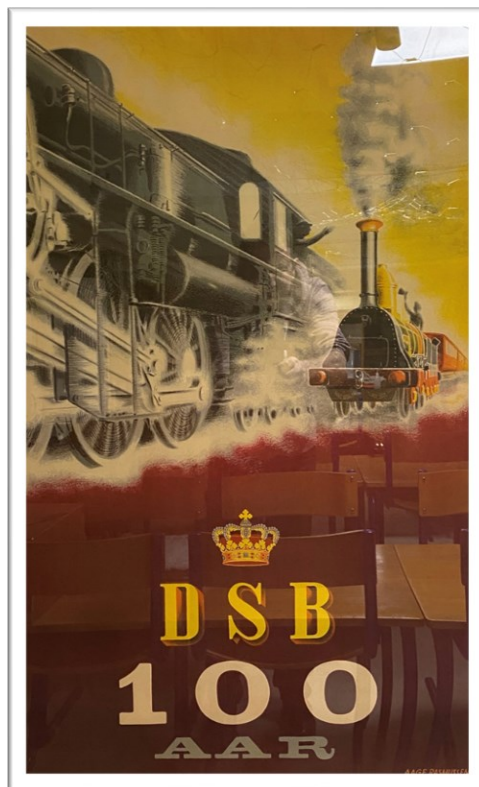


Vestersallingbanen 1924 – 1966 med afstande.

Nå. Jeg skal nok fortælle om Vestsallingbanen, nu I kommer derude vest fra. Det er nok det, I er mest interesseret i. Men jeg vil godt lige fortælle lidt og noget mere generelt. For netop i Skive er jernbanehistorien meget interessant. Det var en af de første byer i Danmark, der fik jernbane. Den blev bygget i 1863 – 64. På dette tidspunkt, var vi kommet i krig med preusserne – igen, men det skal jeg nok komme nærmere ind på. På det tidspunkt, var der kun jernbane over Sjælland samt fra Århus til Randers samt fra Langå til Viborg. Jernbanen kom til Viborg i 1863. Viborg var jo også en stor og betydningsfuld by den gang. Så man traf den beslutning i Rigsdagen, at der skulle være en bane til en havneby ved Limfjorden fra Viborg. Befolkningen i Viborg havde jo gerne set, at det blev Hjarbæk, men det blev altså ved Venø Bugt. Og derfor skulle banen gå over Skive til Struer. Og sådan blev det. Jernbanen kom til Skive i 1864 og videre til Struer med en lille sidebane til Holstebro i 1865. Struer var jo Holstebros havneby. Syd for denne strækning var der jo ingenting. Der var jo bare hede og uopdyrkede arealer. Det var heroppe i Salling, hvor de gode og fede jorde var, og opdræt af kreaturer til eksport skete. Jernbanen var påbegyndt omkring Skive og Struer, men krigen startede jo som bekendt i februar 1864, inden jernbanen var færdig. Fra historien hører vi altid, at krigen sluttede ved Dybbøl. Det gjorde den måske også, men kampene fortsatte lang tid efter og blandt andet op gennem Jylland. En gang i marts måned får 4. Division under generaløjtnant Cai Hegermann-Lindencrones med sine troppe ordrer om at rykke fra Fredericia mod nord. Blandt andet gennem Skive. Årsagen til denne ordre var, at 4. Division skulle trække så mange fjendtlige tropper væk fra Dybbøl og Fredericia som muligt. 4. Division skulle altså ikke standse fjenden, men trække fjenden med sig op nord på. Derfor talemåden: *"... røven af 4. Division."* 4. Division gik så til fods med deres kanoner, rytteri samt trosser til Langå. Nu havde man fået jernbane fra Århus til Langå, så man kørte alt, hvad man havde af lokomotiver og vogne til Langå. I Langå læssede man store dele af 4. Division, for at køre den til Skive. Dag og nat og gennem en hel uge. Det er velbeskrevet i en bog fra 1925 skrevet af en gammel jernbanemand. Han havde kørt det allerførste lokomotiv. Det var én af de såkaldte Canada-maskiner med høj skorsten og ingen førerhus. Når de blev kaldt Canada-maskiner, var det fordi, at det britiske konsortium; Peto, Brassey & Betts havde lavet de første jernbaner i Canada, så det var naturligt, at konsortiet anvendte det samme maskineri for opgaven i Danmark. Maskinerne ikke skulle falde i preussernes hænder, så lokomotiverne blev efter endt opgave kørt ud til grusgraven ved Lundbro lige vest for Skive. Under anlæggelse af jernbanen anvendte man denne grusgrav for at hente ballast til skinnerne. Man afmonterede alle de vitale dele på lokomotiverne, som man tog med sig til Mors, hvor de blev sejlet over. Senere blev de sejlet til København i fald preusserne også skulle komme til Mors. Da 4. Division havde etableret sig i og omkring Skive, blev der sat kanoner i stilling på åsen omkring kirken, så de kunne beskyde preusserne eventuelle overgang over åen. De var der i kort tid, og snart efter



kom preusserne til Skive. Blandt andet med spredte kampe omkring Rindsholm og andre byer her oppe ad. Der har fra tid til anden været draget tvivl om, hvor preusserne reelt var, men det findes der sikre oplysninger og beretninger om. Og i Skive er der bevis på, at de var her. Når jeg siger preussere, skal det lige nævnes, at det selvfølgelig var preussere, men med østrigske lejetropper. Jeg nævner det her, fordi ved en lille grav ved siden af den hvide kirke, står et jernkors med inskriptionen: *"Her hviler støvet af to preussiske og en østrigsk soldat. Døde på lazarettet i Skive i 1864."* Der var ikke bare en dansk general, men også en tysk general. Eduard Vogel von Falckenstein. Han blev udpeget som guvernør over Nordjylland. Da tyskerne senere skulle trække sig tilbage, ønskede de at benytte jernbanen. Dette kunne tyskerne af gode grunde ikke. Lokomotiverne var jo væk! Den tyske general blev så vred over



Plakat fra DSBs 100 års jubilæum med Canadamaskinen som baggrund.

Jernkorset, der står ved den hvide kirke. I alt små 1.400 fra tre bataljoner planlagde overvintring i Skive. En stor opgave for en by med ca. 1.700 indbyggere.

Det var ikke kun preusserne, der var kort tid i Skive. Det gjaldt også 4. Division, som snart drog videre mod Mors og Vendsyssel.



Frederiksdal med den hvide kirke, skråningen mod åsen, den gamle lergrav og afkørsel mod banerne til Salling.



dette, at den gedigne granitbro over Gudenåen ved Langå blev sprængt. Så i et stykke tid fremover, måtte passagererne sættes af og sejles over åen.

Der kom en slags våbenhvile i juli måned 1864, og man fortsatte færdiggørelsen af jernbanen. Normal drift kunne således iværksættes i oktober. Det skete uden nogen form for festivitas. Det var ikke meget at fejre i 1864.



Den røde Station hed egentlig Skive Hovedbanegård.

Den første banegård var Skive Nord ved Nordbanevej. Den var fra 1864. Den lå vest for Den røde Station. Den blev for lille i forbindelse med, at man etablerede Vestsallingbanen. Vestsallingbanen hed egentlig Salling og Vestsallings Jernbane (SVJ) og blev i daglig tale benævnt Sydvest-Jens. SVJ var en privatbane. Man kunne gennem flere år ikke blive enige om linjeføringen. Skulle den gå fra Skive? Skulle den gå fra Vinderup? Osv. osv. Byerne skulle selv bygge stationerne, inden banen kom. Byen Krejlberg byggede således den fineste bygning med skilt med stationens navn. Med rigtigt billetsalg og ventesal. De fik bare aldrig jernbanen. Det skulle jo koordineres og godkendes i de forskellige sogneråd. Og det kunne de jo aldrig blive enige om. Endestationen blev fastlagt til at ligge i Rødding. Men da man havde en station i Sønderjylland, der hed Rødding, fik Rødding derfor navnet Spøttrup. Så, når man havde købt sin billet i Krejlberg på jernbanestationen uden jernbane, blev man transporteret med bus til stationen med jernbane. I 1884 konstruerede man Nord-sallingbanen. Og der var derved, at den gamle station i Skive Nord blev for lille, og man byggede Den røde Station. I 1924 fik DSB og Vestsallingbanen station ved Den røde Station og den gamle Skive Nord blev revet ned.

I 1962 kom Skive banegård til at få sin nuværende placering. Det var egentlig sporet fra den gamle Vestsallingbanen, der lå tættest på banegården. Vestsallingbanens remise var placeret umiddelbart vest for banegården og tæt op ad skråningen mod den hvide kirke. Den nye Skive banegård blev indviet den 2. februar 1962. Alle-



rede da man nedlagde Skive Nord station, blev der etableret en holdeplads for begge banerne til Salling ved Sønder Dås. Der blev ligeledes etableret et trinbræt ved Sønder Dås, så sallingboerne kunne komme nemt til og fra Skive Sygehus. Vestsallingbanen blev nedlagt i 1964, og nåede at være små fire år på Skives nye banegård. Skive banegård er tegnet af overarkitekt ved DSB Ole Einar Brønding. Skive, Holbæk og Herning er samme slags moderne bygning. Og i øvrigt modeljernbanebanegård fra firmaet Heljan. Modellen på anlægget er i eksakt målestoksforhold 1:87, men fra før 3D-printeren tid. Modellen er derfor skåret ud med hobbykniv og saks. Man havde snakket meget om etablering af den nye station i Skive gennem flere år. Det var en stor stor sag, at få flyttet den jernbane. Meget politik og polemik forstyrrede argumenterne. Man snakkede jo om det allerede før krigen, hvor der var stor arbejdsløshed. Det skyldtes nok den legendariske borgmester Woldhardt Madsen, at der blev sat endelig skub i tingene. Det var et stort projekt. Man skulle have flyttet Karup Å ved Dukkebroen. Man skulle have fyldt op med materialer udefra til rangerterrænet. Det meste arbejde skulle ske med håndskovl. Apropos jordskred på Nordic Waste. På baneterrænet langs Frederiksdal arbejdede ingeniørerne længe på at få kontrol over den genstridige lerjord. Efter en tør sommer, gav det våde efterår problemer. Risikoen for jordskred. Det var ikke noget nyt, og der havde jo allerede ligget et gammelt teglværk nedenfor Frederiksdal.



Havnebyen Glyngøre med færgen Morsø til Nykøbing.

Nordsallingbanen hed egentlig Sallingbanen. Men navnet var lidt forvirrende i forholds til, at den førte fra Skive og mod nord. Så derfor navnet Nordsallingbanen. Nordsallingbanen blev færdiggjort i 1884. Det var egentligt også planen, at banen skulle være fortsat med en jernbanebro over til Nykøbing og tværs over Mors. Det var længe på tegnebrættet, men den stigende bilisme gennem 1930erne og 40erne skrinlagde projektet. Der var jo færge over. Jernbanefærgen blev startet i 1888. Det blev taget personvogne om bord på færgen, og der var passagersalon om bord med borde og bænke. Jernbanen betød meget for udviklingen af Mors, og der blev etab-

leret station med rangerterræn i selve Nykøbing. Den primære transport var gods-  
trafik. Det hele fik en ende ved broens bygning i 1979. Så var den epoke slut. Alle  
stationer på Nordsallingbanen er faktisk bevaret. Alle lokomotiver var damplokomoti-  
ver. De blev benævnt henholdsvis SVJ nr. 1, 2 og 3. De tre lokomotiver var bygget  
af Henschel & Sohn fra Kassel i Tyskland i 1924. Klubben har sikret sig en trækstang  
eller reserve-stang fra SVJ nr. 1. Så trækstangen er altså fra 1924. Der sker det, at jeg  
møder en Johannes Stampe nede i Horsens Statsfængsel. Altså, det var kun på et  
besøg! Johannes Stampe kontakter mig i kiosken og spørger, om jeg ikke har noget  
med den modelbaneklub i Skive at gøre? Han havde været nede i klubben til Skive  
By Night, og mente, at vi kunne være interesseret. For han havde en trækstang fra  
en remise, der blev nedlagt i 1966 og, hvor han arbejdede som lærling. Den lå rus-  
ten i en container i Spøttrup. 001 Henning Kofoed og jeg var så ude og hente den  
med en trailer. Selve maskinen SVJ nr. 1 endte rusten nede i Rødby, og blev senere  
hugget op. For klubben er trækstanger et stykke historie og en varietet.



Trækstangen eller reservestange fra SVJ nr. 1  
på væggen i klubben. Billeder til venstre er  
SVJ nr. 1 gennem tiden og billedet til højre er  
fra 1968.

På den tid anvendte man rejsebude. Også på Vestsallingbanen var der rejsebu-  
de. Der er en del anekdoter og gemt en del lokalhistorie der fra. Blandt var der i to-  
gene et pakrum, hvor man kunne sætte pakker ind, og så blev rummet låst af eller  
det kunne anvendes af rejsebudene. Men det rum blev også brugt til andre formål.  
Når elever f.eks. skulle til Bustrup Optagelseshjem mellem Lem og Håsum, blev de  
lukket inde i pakrummet i Skive. Og rummet blev låst op igen, når eleverne blev sat



i Ramsing, hvor der kom nogle og hentede dem, og bragte dem ned til Bustrup. Så pakrummet blev anvendt til pakker, pakkebude og Bustrup elever.

Med tiden gik man stille og roligt over til skinnebusser på privatbanerne, og dermed bort fra vogne med pakrum. Anvendelse af rejsebude fortsatte dog. Under krige skulle vinduerne været dækket af, så der ikke kom lys ud, når det var mørkt. Det betød, at man havde nogle træplader, der kunne sættes for. Det var normalt, at rejsebudene spillede kort under togturen. De brugte så typisk træpladerne som kort-borde. Det var heller ikke helt ualmindeligt, at spillet ikke var helt færdigt, når man nåede frem til stationen. Det gik man ikke så højt op i. Toget ventede bare.



Skinnebusser på anlægget. De blev kaldt alt fra Grisen, Marcipanbrød, Rulleskøjten samt andre lokale navne.

Det var også således, at man kunne stå på "på åben bane", hvis man f.eks. var kommet for sent til toget. Der er en del anekdoter fra de steder. Blandt andet fra trinbrættet Borgen, lige uden for Spøttrup. Der var egentligt meget benyttet. Der var en del, der stod af og på, og gik det sidste stykke ned til Knud Strand. De fleste af trinbrætterne var med et lille læskur og et selvbetjent signal, så togføreren kunne se, at det var nogle. Og således også ved Borgen. Fra den pågældende anekdote, var det et møgvejr med regn og rusk. Togføreren så intet signal, og kørte lystigt forbi. Snart efter kom der to mænd farende ud fra dette her læskur og prøver at standse toget med tegn og fagter. Togføreren så det i bakspejlet og standsede for at tage dem med op. Forhistorien er, at den første mand kom til trinbrættet, trak han i håndtaget til signalet, og satte sig ind i læskuret. Da den næste mand ankom, trak han også i håndtaget til signalet og satte sig ind i læskuret. Den første havde således aktiveret og den anden deaktiveret signalet, så togføreren ikke har kunne se, at der var nogen, der skulle med. I øvrigt lige før Borgen trinbræt, ligger jernbanelegemet på en lang dæmning over en lille bæk, der løber ud i Spøttrup Sø. Den dæmning blev også brugt til andet. Det var således, at bønderne, når de skulle transportere høveder til engene, enten skulle via Lem eller den anden vej uden om. Når bønderne så kendte køreplanen, skete det ofte, at de trak dyrene over dæmningen i stedet for hele vejen udenom. Det gik også godt – som regel. Nu skete der bare det, at der

kom et særtog. Det var lige ved og næsten at gå galt, så efter den episode, var det slut med at drive kreaturer den vej.

En anden anekdote fra den tid var omkring motorvogn M6. Det var den største motorvogn, man havde på banen. En Scandia motorvogn fra 1934. Den kunne godt tage 30 til 40 passagerer. Der har før været forskellige udlægninger omkring anekdoten, men min version har jeg fra førnævnte Johannes Stampe, som rent faktisk var med det pågældende tog. Altså en førstehåndskilde. Men der sker det, at M6 afgår fra stationen Den røde Station. Da togføreren kommer ud til svinget ved Hancock, syntes han, at der er nogle underlige lyde fra et af forhjulene. Det ville han gerne lige have undersøgt, men han ville på den anden side ikke lige stoppe toget. Han satte en eller anden kile i klemme i dødmandsknappen – jeg tror i øvrigt, at det var en fodpedal – så den ikke udløste, hvorefter han trådte ud på trinnet, for at undersøge sagen nærmere. Der var imidlertid en stor hybenbuks tæt på banelegemet i svinget, som rev han af. Så lå han der. Toget forsætter på fuld hammer der ud af. Motorvognen kom til Hem Station. Og fortsatte bare forbi. Der var stor opstandelse blandt de ventende passagerer på Hem Station. En af passagererne på toget konstaterede også, at der var et eller andet galt, og fik fat i konduktøren bagerst i toget. De konstaterede så, at der rigtigt nok ikke var en togfører på toget. Konduktører vidste så meget om tog, at han fik standset toget et sted mellem Hem og Brøndum. Så holdt toget der ude i ingen ting og gloede en times tid. Pludselig kom der en taxa. Der var lokomotivføreren, der hyret en vogn fra Skive. Hvad skete der så? Togføreren gik om bord på toget, og de kørte bare videre, som om intet var hændt.

Ledvogterhusene er næsten en historie i sig selv. Der var typisk et lille ledvogterhus ved alle baneoverskæringerne. Manden var typisk baneformand for omtrent ti kilometer banelegeme. Konen passede overskæringen. De havde sjældent fri (arbejdede 365 dage om året). Lønningen var ikke noget at skrive hjem om. Huslejen var beskeden. Til gengæld var der en stor køkkenhave til huset, så familien kunne leve rimeligt. Mange af stationerne blev også passet af kvinder. Således kaldte man jernbanen mellem Herning og Viborg for "Konebanen", fordi samtlige stationer var betjent af kvinder. Det var en anden tid.

//045 PE alias Poul-Erik E. Andersen





Michael Olsen har foræret klubben denne flotte DSB-plakat



## Elegant 3D-print



Niels Zahle Larsen har bygget denne HS 363 model på en gammel Fleischman underdel og derefter sat slæbesko på. Den er nu digitaliseret og velkørende i 3-skinne drift. Originalen hører hjemme hos Odense jernbanemuseum. Godsvognene er sjælnes Lilleput "Tre Kroner - Margarinevogne", der også er ombygget.







# Gode ben !

- og gode muskler skal der til,  
når man arbejder "under jorden"  
hos modeljernbaneklubben.



# Velkommen til nye medlemmer

015 Niels Zahle Larsen

021 Michael Olsen

048 Lars Mortensen

## Gæster i klubben

Seniorklubben Vejby-Lem 22. januar 2024



Besøg af Skive Fragt 3. februar 2024





# Nogle klip fra en klubaften



Nyhedsopdatering



Den ene ser over skulderen og den anden ville gerne kunne se.



Ølhunde i klubben??

- nej Hennings dejlige minischnauzere



Erfaringsudveksling





# USB'en på Skive Bibliotek i uge 7



**MJBK**  
drejeSKIVEN

Bliv medlem af  
modeljernbaneklubben

Digital styring af tog, skiftespor, lys  
Bygning af huse og  
digitale komponenter  
3D print

Udfordringer for både unge og voksne



Ny folder til kommende  
medlemmer.

Stor interesse for USB'en  
på Skive bibliotek



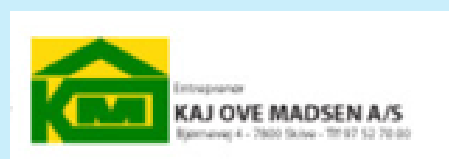
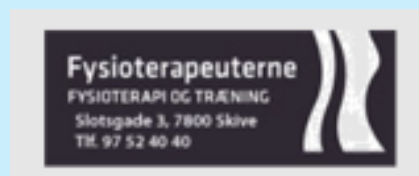




Redaktion og design: Finn Christiansen

Foto: Finn Christiansen, Erik Christensen, Viktor Øgaard m.fl.

## Tak til vore sponsorer



[www.mjbk-skive.dk](http://www.mjbk-skive.dk)